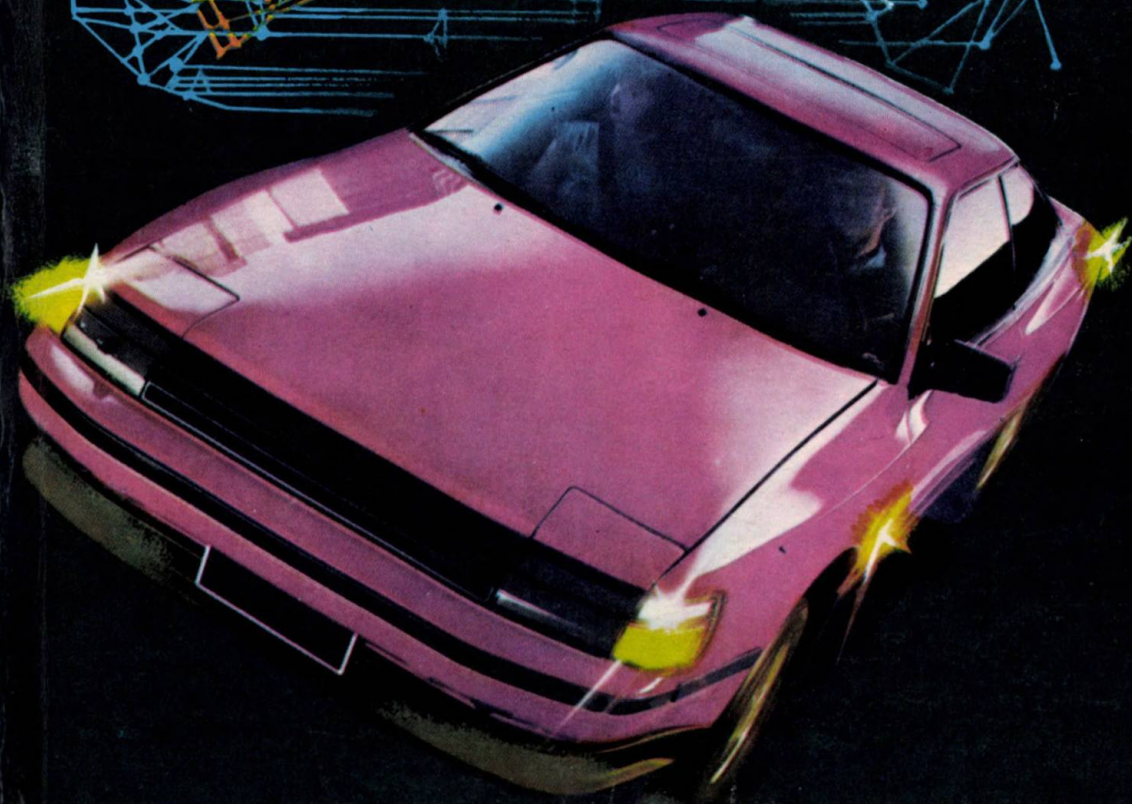


almanah auto

145590

1987

1987



ALMANAH AUTO 1987

IN ALMANAH AUTO '87 SEMNEAZĂ:

● ION BANU ● VASILE BĂRAN ● PETRE
BĂTAU ● AUREL CODREANU ● HORIA
CONSTANTINESCU ● PETRE CRISTEA ●
VASILE DOCHIA ● ADRIAN GENU-
NEANU ● DORIN IANCU ● TRAIAN ILIE ●
VALERIU IONESCU ● PETRU IDRICEANU
● ION LILĂ ● DUMITRU LAZAR ● ION
MĂNOIU ● CONSTANTIN MICLESCU ●
MIRCEA MUȘAT ● DRAGOȘ MARINESCU
● MIHAI MATEICIUC ● DAN NĂSTASE
● CONSTANTIN NICULESCU ● OCTA-
VIAN NICULESCU ● MIHAI PĂRĂLUȚĂ ●
ROMEO POENARU ● AUREL ROMAN ●
MIHAI STRATULAT ● LIVIU SERBAN ●
POMPILIU TEODOR ● NICOLAE TĂTA-
RANU

La multi ani



ALMANAH AUTO '87

Editat de redacția
revistei AUTOTURISM

Redactor șef
VASILE DOCHIA

Prezentarea artistică și
copertele I și IV
NICOLAE NOBILESCU

copertele II și III
arh. HORIA CONSTANTINESCU

Prezentarea tehnică
LUCIAN TEODORESCU

Secretar de redacție
OCTAVIAN NICULESCU

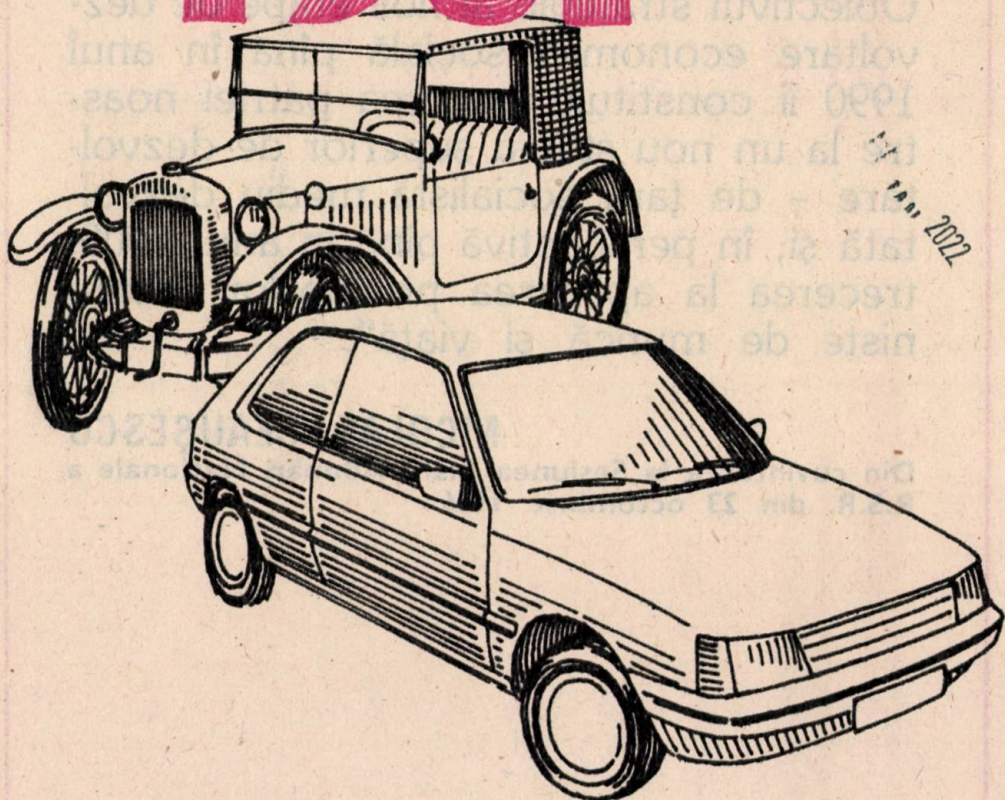
Tiparul
COMBINATUL
POLIGRAFIC
„CASA SCÂNTEII”

Comanda nr. 60337

BIBLIOTECA „ASTRA”
SIBIU

ALMA MAR

1987



93332

„Întregul popor român este angajat cu toate forțele sale în înfăptuirea neabătută a hotărîrilor Congresului al XIII-lea al partidului, a Programului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate și de înaintare spre comunism. Obiectivul strategic al noii etape de dezvoltare economico-socială pînă în anul 1990 îl constituie trecerea patriei noastre la un nou stadiu superior de dezvoltare – de țară socialistă mediu dezvoltată și, în perspectivă pînă în anul 2000, trecerea la aplicarea principiilor comuniste de muncă și viață“.

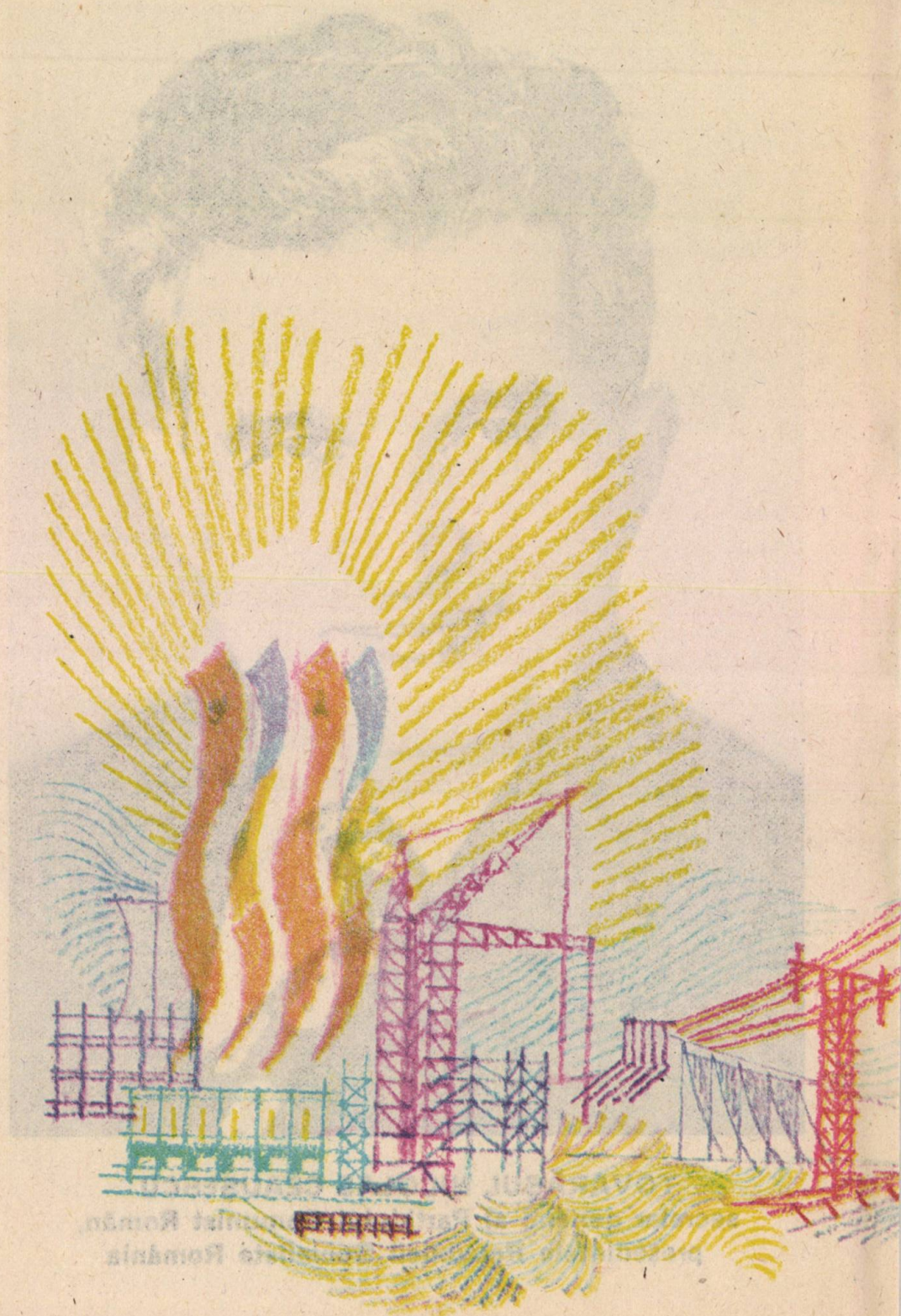
NICOLAE CEAUȘESCU

Din cuvîntarea la Sesiunea Marii Adunări Naționale a R.S.R. din 23 octombrie 1986





TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
secretar general al Partidului Comunist Român,
președintele Republicii Socialiste România



OPȚIUNEA NOASTRĂ PENTRU VIITOR, PENTRU O TREAPTĂ SUPERIOARĂ DE DEZVOLTARE

Prin întreaga sa concepție, Congresul al XIII-lea al P.C.R. asigură orientarea dezvoltării economico-sociale a țării în cîincinalul actual și pînă în anul 2000, accentuarea dezvoltării intensive a industriei, a agriculturii și a celorlalte ramuri ale economiei naționale, precum și crearea condițiilor necesare pentru trecerea României de la țară în curs de dezvoltare la țară cu un nivel mediu de dezvoltare. Așa cum sublinia tovarășul Nicolae Ceaușescu „se poate aprecia că cîincinalul 1986—1990 este hotărîtor pentru realizarea programului partidului, astfel încît, în perspectiva anilor 2000, țara noastră să devină o țară multilateral dezvoltată în care să se afirme cu putere principiile comuniste de muncă și de viață în toate domeniile”.

Strategia progresului economico-social al României în etapa actuală este nemijlocit legată de personalitatea secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, care a adus o contribuție remarcabilă la definirea căilor de dezvoltare a economiei naționale, de

înfăptuire a noii revoluții tehnico-științifice și a noii revoluții agrare, la elaborarea unei politici economice științifice de aplicare a principiilor și adevărilor general valabile ale gândirii marxist-leniniste la particularitățile specifice și condițiile concrete din România, la soluționarea problemelor hotărîtoare ale creșterii pentru etapa următoare.

În concepția partidului nostru, a secretarului general al partidului de dezvoltare intensivă a economiei naționale, știința, cercetarea științifică se află pe prim plan. „Ne aflăm într-o etapă de dezvoltare hotărîtoare pentru viitorul poporului nostru — arăta secretarul general al partidului — în care cercetarea științifică și tehnică românească trebuie să acționeze cu toată îndrăzneala și fermitatea, cu înaltă răspundere și exigență pentru modernizarea și ridicarea nivelului tehnic al întregii producții, astfel încît participarea științei românești să aibă un rol decisiv în realizarea Programului partidului, în ridicarea nivelului de civilizație al patriei noastre”.







În opera de edificare a noii societăți, știința și învățămîntul au căpătat un rol dintre cele mai importante. La promovarea pe multiple planuri a științei și cercetării românești și accelerarea progresului tehnico-științific în țara noastră o contribuție deosebită a adus tovarăsa academician doctor inginer Elena Ceaușescu, membru al Comitetului Politic Executiv al C.C. al P.C.R., prim viceprim-ministru al Guvernului, președintele Consiliului Național al Științei și Învățămîntului.

Este semnificativ de subliniat că, deși în economia mondială persistă fenomenele de criză și instabilitate, partidul nostru a găsit căile, soluțiile cele mai potrivite pentru a menține în continuare dinamismul economiei românești. Astfel, pentru actualul cincinal, atît pentru indicatorii de sinteză macroeconomici, cît și pentru toate ramurile economiei naționale se prevăd creșteri importante; ritmul mediu anual de creștere a venitului național este de 9,9—10,6%, producția industrială marfă 7,5—8,3%, iar producția agricolă 6,1—6,7%.

Prevederile pentru cincinalul 1986—1990 situează în continuare România printre țările din lume cu o economie dinamică. Potrivit estimărilor Băncii Mondiale ritmul mediu anual de creștere a produsului intern brut în anii 1985—1990 ar putea fi în țările industriale de 3,5% în varianta „înalță” și 2,7% în cea „joasă”, iar în țările în curs de dezvoltare prognoza prevede 5,5% și respectiv 4,1%, în timp ce ritmul de creștere a venitului național în țara noastră devansează de 2—3 ori pe cel programat pentru ansamblul țărilor industrializate.

În strategia industrializării în continuare a României, a făuririi bazei tehnico-materiale a societății socialiste multilateral dezvoltate în țara noastră, pe primul plan se vor situa, în continuare, lărgirea bazei energetice și de materii prime — condiție hotărîtoare pentru dezvoltarea dinamică a întregii economii naționale. Pe această bază la sfîrșitul cincinalului actual producția de energie electrică va crește de la circa 3 300 kWh pe locuitor la peste 4 200 kWh, iar producția de cărbune de la 1 680 kg la peste 4 800 kg pe locuitor.

În domeniul energiei, nivelul de 101 miliarde kWh are în vedere, în primul rînd, dublarea energiei pe cărbune, bazată pe măsurile stabilite pentru creșterea fiabilității agregatelor energetice și intrarea în funcțiune de noi capacități de producție, precum și creșterea producției de energie hidroelectrică, care în anul 1990 va avea o pondere de 18% în totalul energiei produse. În cursul acestui cincinal, puterea instalată în funcțiune în centrale nucleare va ajunge la 6 200 MW, iar producția de energie din surse noi și recuperabile prin tehnologii noi va fi de 7,5 ori mai mare în comparație cu anul 1985.

În industria siderurgică, odată cu creșterea producției de oțel la 20—20,5 milioane tone, se urmărește realizarea unei structuri care să conducă la diminuarea substanțială a consumurilor energetice, la îmbunătățirea calității produselor prin dezvoltarea prioritară a sortimentelor cu grad ridicat de prelucrare metalurgică; în 1990 ponderea oțelurilor de calitate, necesare pentru susținerea programelor



speciale în domeniile de vîrf ale tehnicii, va fi de peste 70%.

În actualul cincinal dezvoltarea industriei se va asigura, în principal, prin modernizarea mijloacelor de muncă și a structurii producției, ridicarea nivelului tehnic al produselor, introducerea și generalizarea tehnologiilor avansate, extinderea mecanizării, automatizării și robotizării. Ramurile de vîrf purtătoare ale progresului tehnic se vor dezvolta în ritmuri mai rapide decît media pe total industrie. Astfel, industria construcțiilor de mașini se va dezvolta cu un ritm mediu anual de 10,3%, iar în cadrul acestei creșteri ritmuri mai rapide vor cunoaște electronica și microelectronica, mijloacele de automatizare și de conducere a proceselor de fabricație a producției mecanicii fine, echipamentele hidraulice și pneumatice, mașinile-unelte de înaltă tehnicitate și productivitate.

Industria chimică și de prelucrare a țiteiului se va dezvolta într-un ritm mediu de 10,2%, accentul fiind pus pe extinderea valorificării superioare a țiteiului, pe sporirea gradului de chimizare a gazului etc. Ritmuri de creștere mai rapide în chimie se prevăd pentru producția de medicamente și, în general, de chimia de mic tonaj, producția de materiale ultrapure, semiconductoare și monocristale, reactivi de înaltă puritate.

Vor crește și se vor diversifica în continuare ramurile industriale producătoare de bunuri de consum — industria ușoară și industria alimentară — care se vor dezvolta într-un ritm mediu anual de 7,4% și respectiv 10,1%. Va spori mult producția bunurilor tehnice de uz îndelungat, un accent deosebit punîndu-se pe ridicarea parametrilor tehnico-economici ai aces-

tora, îndeosebi pe îmbunătățirea randamentelor energetice. Pe această bază, urmează ca, în 1990, să se realizeze în medie pe locuitor peste 70 m.p. de țesături, peste 6 perechi de încălțăminte, 41—42 kg. zahăr, iar la 10 000 locuitori peste 150 autoturisme.

O orientare importantă a dezvoltării industriale în etapa actuală o reprezintă creșterea mai puternică a industriei mici, care va trebui să-și dubleze producția (în ritm de 11,9%) ajungînd să se asigure în 1990 o valoare de cel puțin 8 000 lei pe locuitor.

Agricultura, ca ramură de bază a economiei naționale, se va dezvolta în ritm susținut; pe această cale se va lichida rămînerea în urmă a agriculturii față de industrie, va crește contribuția agriculturii la formarea venitului național, la progresul general al economiei naționale. Înfăptuirea noii revoluții agrare — obiectivul fundamental fixat pentru această ramură a economiei românești în cincinalul 1986—1990 — trebuie să-și găsească finalitatea, înainte de toate, în realizarea unei producții agricole care să satisfacă din plin necesitățile de consum ale întregului popor, precum și alte cerințe ale dezvoltării economiei naționale.

Odată cu dezvoltarea complexă a acestei ramuri, vor avea loc modificări în structura producției, ponderea producției animale sporind de la 42,7% în 1985 la 46—48% în 1990.

Dezvoltarea în ritm rapid a tuturor ramurilor producției materiale, va conduce la creșterea puternică a produsului social și a venitului național, se vor crea resurse sporite atât pentru impulsionearea progresului economico-social al patriei, cit și pentru creșterea consumului.

Un element calitativ nou pentru actualul

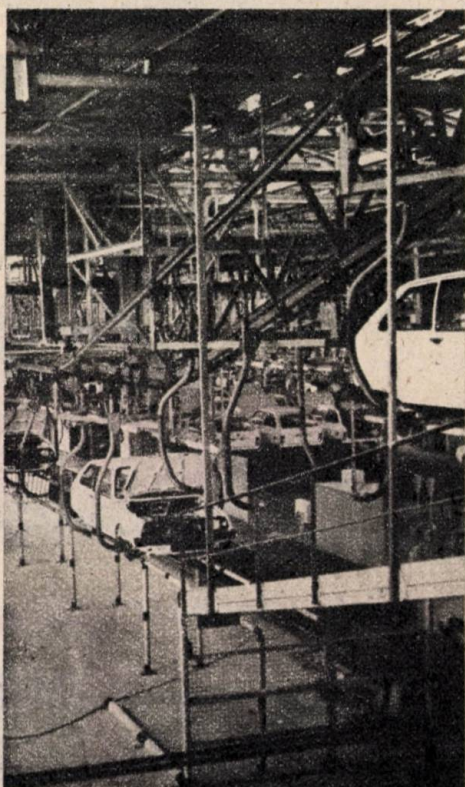


cincinal, față de cincinalele anterioare, îl constituie faptul că sporirea produsului social și a venitului național se va asigura, în principal, pe seama factorilor intensivi de dezvoltare: creșterea mai puternică a productivității muncii sociale, ridicarea eficienței fondurilor fixe, creșterea gradului de valorificare a resurselor de materii prime și energie, reducerea cheltuielilor materiale și, în general, a costurilor de producție, sporirea rentabilității întreprinderilor.

Având în vedere importanța covârșitoare a accelerării creșterii productivității muncii pentru reducerea decalajelor calitative dintre țara noastră și țările industrializate, precum și pentru ridicarea condițiilor de viață și trai ale oamenilor muncii, pentru acest cincinal s-a stabilit ca productivitatea muncii în industrie să crească într-un ritm mediu anual de peste 11%, pe seama acestui factor urmînd să se realizeze întregul spor al producției. De asemenea, contribuția productivității muncii sociale la creșterea venitului național va reprezenta peste 90%.

Un rol hotărîtor în realizarea acestui obiectiv îl au orientările și sarcinile stabilite de Congresul al XIII-lea al partidului, în domeniul promovării progresului tehnic în industrie și în celelalte ramuri ale economiei naționale, pe seama acestui factor urmînd a se realiza 52,55% din creșterea productivității. Sporirea mai accentuată a productivității muncii se sprijină, de asemenea, pe măsurile adoptate în acest an cu privire la organizarea științifică a producției și a muncii.

Așa cum a arătat tovarășul Nicolae Ceaușescu la Plenara C.C. al P.C.R. din Iunie 1986, programul de măsuri privind dezvoltarea







intensivă și organizarea mai bună a producției și a muncii, perfecționarea tehnologiilor și folosirea, la maximum, a capacităților de producție a pus în evidență, că este posibil să se obțină, începând încă din acest an, o producție suplimentară de câteva sute de miliarde lei până în 1990; de asemenea, în agricultură se prevede obținerea unei producții suplimentare de 20—30 miliarde lei pe întregul cincinal.

O altă direcție de bază a creșterii eficienței economice în etapa actuală, o reprezintă ridicarea gradului de valorificare a materiilor prime și materialelor — indicele de valorificare urmează să crească cu 30—32%, iar consumul de energie pe unitatea de venit național trebuie să scadă cu 30% — și în general reducerea cheltuielilor materiale. Orientarea spre reducerea cheltuielilor materiale răspunde unor cerințe complexe ale dezvoltării economiei naționale. Aceasta reprezintă o cale de bază a reducerii costurilor de producție și a sporirii competitivității, precum și a creșterii venitului național.

O importanță deosebită pentru dezvoltarea intensivă a economiei naționale o are orientarea politicii de investiții, coordonatele de bază ale acesteia fiind următoarele: eficiența cu care sînt utilizate atît fondurile fixe existente, cît, mai ales, a fondului național de dezvoltare. În politica de investiții se acordă prioritate obiectivelor productive, cu deosebire a celor care contribuie la dezvoltarea bazei de materii

prime, combustibili și energie, modernizarea și reutilizarea unităților în funcțiune, creșterea producției prin dotarea cu mașini și utilaje perfecționate pe suprafețele existente.

În industria prelucrătoare, investițiile sînt orientate cu prioritate pentru terminarea obiectivelor începute în cincinalul 1981—1985 și pentru realizarea programelor de dezvoltare intensivă.

În lumina hotărîrilor Congresului al XIII-lea al partidului, un rol activ urmează să-l exercite perfecționarea și aplicarea fermă a noului mecanism economico-financiar. În acest sens au fost elaborate normative sintetice pe principalele ramuri economice privind costurile medii normate pentru principalele produse industriale și agricole, rata rentabilității și a cheltuielilor totale la 1 000 lei producție marfă sau volum de activitate; de asemenea, un rol activ urmează să aibă și normativele de fonduri fixe, mijloace circulante și credite la 1 000 lei producție marfă.

Participarea cu o eficiență sporită a României la circuitul economic mondial reprezintă o coordonată esențială a dezvoltării economico-sociale a României. Țara noastră și-a sporit continuu participarea la circuitul economic mondial; aceasta și-a găsit expresia, în primul rînd, în ritmul de creștere a volumului comerțului exterior, care în perioada 1965—1985 a crescut într-un ritm mediu anual de 11,1%, față de 7,6% ritmul de creștere al

venitului național; semnificativ pentru dezvoltarea comerțului exterior românesc este sporirea mai rapidă a exportului în raport cu creșterea importului; exportul a crescut în ultimele două decenii într-un ritm mediu anual de 11,8%, iar importul cu 10,3%. Totodată, ca urmare a sporirii potențialului economic național, a diversificării și modernizării ramurilor și subramurilor, s-a extins continuu aria geografică a participării României la circuitul economic mondial.

Congresul al XIII-lea a stabilit noi obiective de importanță majoră în domeniul schimburilor economice internaționale. Așa cum rezultă din documentele de partid și de stat adoptate în vara acestui an de Plenara C.C. al P.C.R., Consiliul Național al Oamenilor Muncii și Consiliul Suprem al Dezvoltării Economico-Sociale, de Marea Adunare Națională, din cuvântările tovarășului Nicolae Ceaușescu, una din trăsăturile esențiale ale actualului cincinal o reprezintă participarea tot mai dinamică și cu o eficiență sporită a României la circuitul economic mondial, sporirea volumului comerțului exterior, lărgirea schimburilor comerciale și de cooperare cu toate țările socialiste, adâncirea colaborării economice și tehnico-stiințifice în cadrul CAER, lărgirea relațiilor economice cu țările în curs de dezvoltare, promovarea colaborării economice și tehnico-stiințifice cu țările dezvoltate, cu toate statele lumii fără deosebire de orînduire socială. Astfel, în perioada 1986—1990 volumul comerțului exterior urmează să crească cu 52,7% față de perioada 1981—1985 (din care exportul cu peste 75%). Planul cincinal este în așa fel constituit, încît volumul comerțului exterior și în primul rînd exportul să devanseze ritmul de creștere al venitului național și producția industrială.





Numai prin creșterea într-un ritm mai rapid a exportului și dimensionarea la strictul necesar a importurilor se pot crea premisele necesare pentru realizarea unor balanțe comerciale excedentare, precum și a resurselor valutare necesare pentru echilibrarea balanței de plăți și lichidarea pînă la sfîrșitul cincinalului a datoriei externe.

În cincinalul 1986—1990 vor interveni modificări importante în structura exporturilor, va crește aportul produselor cu prelucrare superioară; în final 32% din totalul exporturilor românești îl va reprezenta construcțiile de mașini.

Așa cum sublinia secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, în centrul relațiilor externe ale României se află colaborarea și cooperarea pe multiple planuri cu toate țările socialiste: „**raporturile României cu țările socialiste, fără excepție, se completează într-un ansamblu unitar, la baza cărui stă politica noastră principală, fermă și consecventă îndreptată spre întărirea unității tuturor țărilor socialiste, spre creșterea forței și influenței socialismului în lume.**”

Înțelegerile la cel mai înalt nivel și acordurile interguvernamentale pe termen lung creează cadrul necesar pentru sporirea volumului comerțului exterior. În 1990, potrivit prevederilor cincinalului actual, schimburile și cooperarea țării noastre cu celelalte țări vor deține 50% din volumul total al schimburilor.

România acționează împreună cu celelalte țări socialiste pentru a se trece la o etapă superioară a colaborării reciproce, în special prin stabilirea de legături durabile, pe termen lung, în producție, realizarea, în colaborare, de obiective complexe, adîncirea specializării și cooperării pe baza principiilor convenite.

Tara noastră dezvoltă relații economice cu țările în curs de dezvoltare din Africa, Asia și America Latină a căror pondere în comerțul





VECHIMEA SI CONTINUITATEA POPORULUI ROMAN IN VATRA SA STRANIERA

exterior românesc a crescut de la 6% în 1963, la circa 20%. Prevederile cincinalului 1986—1990 au în vedere lărgirea în continuare a schimburilor și colaborării economice cu țările în curs de dezvoltare. România, în spiritul politicii de coexistență pașnică activă, extinde, de asemenea, relațiile de colaborare cu țările capitaliste. Schimburile totale de mărfuri cu țările capitaliste din Europa au crescut în perioada 1980—1985 într-un ritm mediu anual de 14%. Actualul cincinal prevede extinderea, în continuare, a comerțului și colaborării economice și tehnico-științifice ale României cu țările capitaliste dezvoltate, cu toate statele lumii.

Cheia succeselor obținute de poporul român în anii construcției socialiste în dezvoltarea în ritm rapid a forțelor de producție și a realizării obiectivelor stabilite pentru perioada 1986—1990 și în anii următori o constituie opțiunea fundamentală a partidului nostru pentru o rată înaltă de acumulare. Experiența românească în ceea ce privește promovarea constantă a unei rate înalte de acumulare a devenit o referință pentru toate țările în curs de dezvoltare care își propun ca obiectiv lichidarea într-o perioadă istorică scurtă a decalajelor economice față de țările dezvoltate. Pentru întreaga perioadă de dezvoltare de până în anul 2000, țara noastră menține în continuare

o rată înaltă de acumulare, asigurând ca circa 30% din venitul național să fie repartizat pentru fondul național de dezvoltare economică-socială a țării.

Transpunerea fermă în viață a orientărilor cuprinse în documentele Congresului al XIII-lea al partidului și în planul cincinal 1986—1990, a sarcinilor și indicațiilor formulate de secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, privind accelerarea dezvoltării economiei noastre, pe cale intensivă, calitativă, de înaltă eficiență deschide perspectiva transformării României pînă la orizontul anului 2000, într-o țară industrială, cu o agricultură dezvoltată, cu un înalt grad de cultură și civilizație, competitivă pe plan internațional.

Pe baza dezvoltării în ritm susținut a industriei, agriculturii, științei, precum și a celorlalte ramuri ale economiei naționale, venitul național pe locuitor al României va fi în anul 2000, de circa 72—82 000 lei. Aceasta va crea condițiile necesare pentru asigurarea unui înalt grad de satisfacere a nevoilor materiale și spirituale ale întregului popor.

prof. univ. dr. Mihai PĂRĂLUȚĂ

VECHIMEA ȘI CONTINUITATEA POPORULUI ROMÂN ÎN VATRA SA STRĂMOȘEASCĂ

Istoria românilor este istoria unui popor statornic, plămădit unitar în una și aceeași vatră de viață, în care și-a urmat făgașul propriu de acțiune și manifestare, de făurire a culturii materiale și spirituale. „Este vorba — remarcă marele istoric Nicolae Iorga — de un popor care prin strămoșii săi își are rădăcinile de patru ori milenare; aceasta este mândria și aceasta este puterea noastră”.

Numeroase vestigii arheologice și mărturii scrise ale antichității amintesc despre strămoșii poporului român, geto-dacii, care făceau parte din numerosul neam al tracilor, cu adânci rădăcini și în spațiul intra-carpato-danubiano-pontic și despre care părintele istoriei Herodot scria acum 2 500 de ani că „sînt cei mai viteji și mai dreapți dintre traci”.

Geții și dacii alcătuiau în fapt un popor unic. Singura deosebire dintre geți și daci era regională, primii locuind în părțile de șes de la sud și răsărit de Carpați, mai ales pe cele două maluri ale Dunării de Jos, iar ceilalți fiind prin excelență stăpînitorii ținuturilor intra-carpătice ale Transilvaniei.

După unele încercări de organizare statală cum a fost cea din vremea regelui Dromichete, învingătorul regelui macedonean Lisimach în anul 292 î.e.n., în secolul I î.e.n., sub conducerea regelui Burebista, apreciat într-un izvor al antichității ca „cel dintîi și cel mai mare dintre toți regii care au domnit vreodată asupra Traciei”, s-a format un puternic stat centralizat și independent daco-get, care a demonstrat, prin existența sa, cu peste 2 050 de ani în urmă, condițiile prielnice unificării politice a strămoșilor daco-geți, faptul stînd implicit și la temelul ideii-forță a unității poporului român pe vatra strămoșească a Daciei. Statul condus de Burebista (secolul I î.e.n.) își exercita influența pe un vast teritoriu, mergînd în nord-vest, pînă la munții Slovaciei și Dunărea Mijlocie, în nord-est pînă dincolo de Tyras, spre sud pînă la Munții Balcani, iar spre sud-est pînă în vestul Mării Negre, cuprinzînd și orașele grecești de pe țărmul pontic.

Epoca lui Burebista a pregătît epoca lui Decebal, regele erou al dacilor, care a avut de înfruntat una dintre cele mai mari forțe ale antichității — Imperiul Roman. Între timp, încă din vremea lui Burebista, n-au avut loc numai confruntări între daco-geți și romani, ci și schimburi de valori materiale și spirituale, împletiri ale civilizațiilor, ceea ce va înlesni ulterior procesele unificatoare, pe plan etnic, ale culturii materiale și spirituale.

După cucerirea unei părți a Daciei de către romani, în urma războaielor din 101—102 și 105—106 (e.n.) cucerire care, ca orice cucerire, a avut urmări negative pentru poporul dac, viața acestor ținuturi a cunoscut un nou stadiu de progres pe baza implementării celor două civilizații și culturi — dacă și ro-

mană. Subliniind acest fenomen, președintele R.S. România, tovarășul Nicolae Ceaușescu, spune că „în lupte grele și în conviețuirea, timp de secole, a dacilor și a romanilor, s-a plămădit un popor nou, care a păstrat și dezvoltat însușirile și virtuțile cele mai bune ale înaintașilor săi”. Permanența elementului autohton a fost o condiție esențială a proceselor de etnogeneză ce vor avea loc în spațiul Daciei antice.

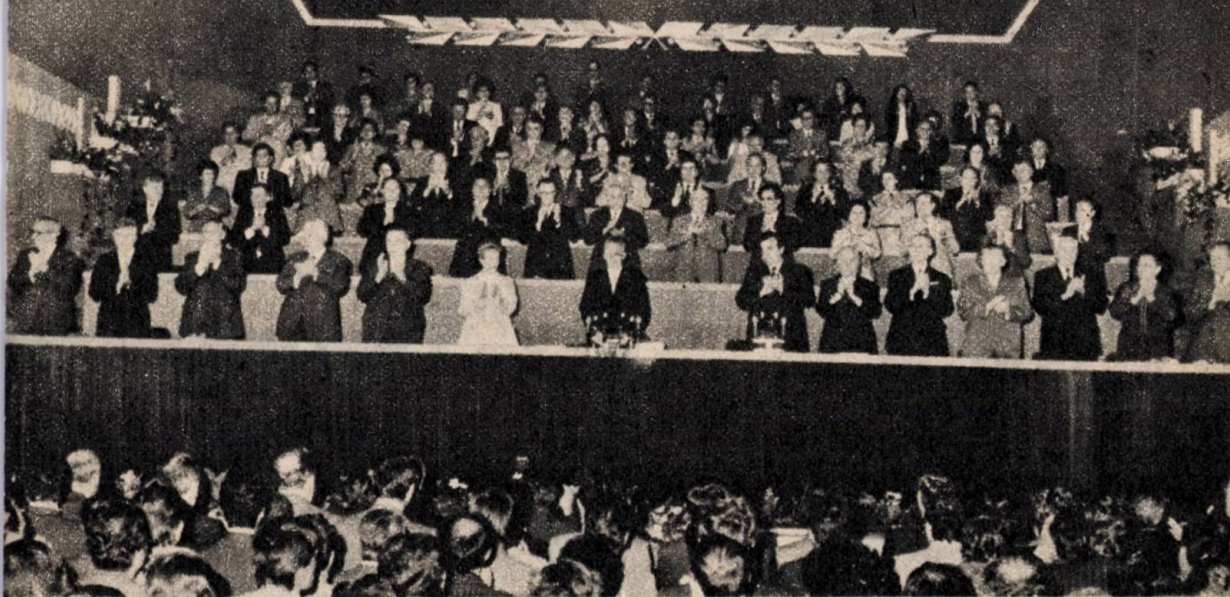
Retragerea administrației și armatei romane din Dacia din ordinul împăratului Aurelian, în anii 271—275, în sudul Dunării, n-a însemnat o abandonare totală a Daciei. Puternice capete de pod au legat în continuare imperiul cu regiunea nord-dunăreană a fostei provincii Dacia. „Păstrînd de la daci — arată tovarășul Nicolae Ceaușescu — setea nestinsă de libertate, voința de a nu-și pleca fruntea sub jugul străin, hotărîrea de a rămîne mereu el însuși, stăpîn pe viața și soarta sa și continuînd spiritul rațional, judecata și pasiunea creatoare a romanilor, poporul român, nou apărut în lume, avea să împlinească într-o existență de aproape două milenii, un eroic, zbuciumat și măreț destin istoric...”

Noul popor român locuind statornic același spațiu intra-carpato-danubiano-pontic pe care am locuit dintotdeauna strămoșii săi geto-daci, avînd deci milenare rădăcini istorice, vorbind o limbă unică, mărturie vie a originilor comune, a ținut piept cu tenacitate năvălirilor populațiilor migratoare, care începînd cu secolul III e.n. au provocat mari distrugerii și pustiiri, dar n-au putut schimba comunitatea de viață, limbă și cultură a înaintașilor noștri, cursul lor istoric spre forme superioare de organizare politică și social-economică.

În această perioadă de trecere spre feudalism, românii au cunoscut forme specifice de organizare: obști sătęști, uniuni de obști, romanii populare, ducate, voievodate. Acestea s-au întins în anumite zone geografice și economice și au primit denumirea de „țări”, în accepția de stat, de organizații politico-administrative, conduse de duci sau voievozi. Românii au cunoscut și ei în Evul Mediu, ca și majoritatea popoarelor Europei, pluralismul statal, corespunzător caracterului feudal închis al economiei, dar, în ciuda diviziunii lor în trei țări, tocmai datorită specificității și singularității lor etnice în zonă, a vechimii lor, existența lor istorică a evidențiat totodată neconținut puternice trăsături de unitate, ilustrate înainte de toate prin limba lipsită de dialecte.

Procesul istoric obiectiv de constituire a statului feudal centralizat, ca rezultat al dezvoltării și unificării voievodatelor de pe întreg teritoriul românesc, a fost îngreuiat atît de tendințele centrifuge interne, datorate procesului de fărîmîtare feudală, caracte-

**TRAIASCA PARTIDUL COMUNIST ROMÂN
IN FRUNTE CU SECRETARUL SĂU GENERAL,
TOVARĂŞUL NICOLAE CEAUŞESCU !**



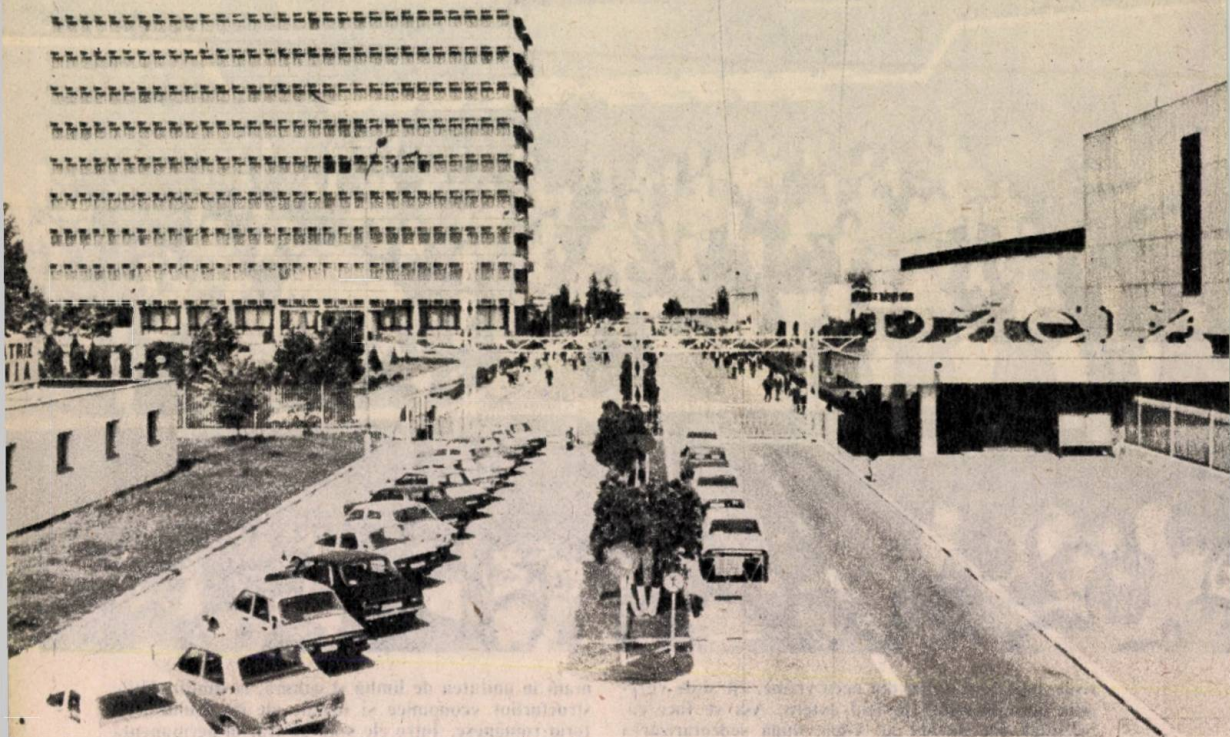
ristic întregii Europe din acea vreme, cît şi de vitregiile permanentului pericol extern. Aşa se face că, începînd din secolul al X-lea, după sedentarizarea lor în Cîmpia Panonică, în pofda unei puternice rezistenţe a ţărilor româneşti, cetele regilor unguri au început să se infiltreze în Transilvania, procesul acesta de pătrundere durînd pînă spre sfîrşitul secolului al XIII-lea. Dar şi după această dată românii din partea de nord-vest a ţării şi-au păstrat vechia organizare în „ţări”, rezistînd şi perpetuînd cultura lor materială şi spirituală. Documentele vremii, chiar şi cele emise de cancelaria regatului ungar, datînd din acele timpuri, pomenesc de „terra Blacorum” (Ţara românilor), ţările Oaşului, Lăpuşului, Sălajului, Ţara Haţegului, Ţara Făgăraşului, Ţara Maramureşului, Ţara Birsei şi altele altele.

În secolele XIII—XIV, voievodatele româneşti de la sud şi est de Carpaţi s-au unificat, afirmîndu-se ca state centralizate, independente şi suverane sub dinastiile Basarabilor şi Muşatinilor. În concordanţă cu asemenea realităţi, voievodul Mircea cel Mare (1386—1418) se putea intitula acum 600 de ani: „Io Mircea, mare Voievod şi Domn cu mila lui Dumnezeu şi cu darul lui Dumnezeu stăpînînd şi dominînd toată ţara Ungrovlahiei şi părţile de peste munţi, încă şi spre părţile tătareşti şi Amlaşului şi Făgăraşului Herteg şi Banatului de Severin domn, şi de amîndouă părţile de peste toată Dunărea pînă la Marea cea Mare şi cetăţii Dîrstorului stăpînitor”; Roman Muşat (1391—1394) se intitula şi el „Voievod al Țării Moldovei de la Munţii şi pînă la Țărml Mării Negre”.

Începînd din această epocă istorică, o realitate definitorie a spaţiului românesc a constituit-o continuitatea statală, prezenţa lor neîntreruptă într-o zonă în care prin desfăşurările de forţă, majoritatea statelor şi-au întrerupt existenţa pentru perioade de sute de ani sau au fost definitiv desfiinţate. Existenţa ţărilor române ca state feudale separate n-a afectat unitatea etnică a poporului român, expri-

mată în unitatea de limbă şi cultură, în similitudinile structurilor economice şi sociale ale întregului teritoriu românesc. Între ele s-au păstrat în permanenţă legături politice, economice, spirituale, organizarea internă (domnia, dregătoriile, justiţia, armata, alte instituţii feudale) fiind în linii mari identică sau asemănătoare. Pe plan social-politic, românii — cei mai vechi şi cei mai numeroşi locuitori din Ţara Românească a Transilvaniei — au fost supuşi unei discriminări politice accentuate, ceea ce a făcut ca în această parte românii să fie doar „toleraţi” pe plan tactic şi confesional. Dar acest lucru n-a afectat unitatea românilor pentru care, în tot Evul Mediu, Carpaţii n-au fost zid despărţitor, ci punte de legătură şi adăpost.

În sud, celelalte două state româneşti independente, Ţara românească Muntenia şi Ţara românească Moldova au trebuit să facă faţă pericolului reprezentat de Imperiul Otoman, care, după ce cucerise întreaga Peninsulă Balcanică şi transformase ţările bulgarilor şi sirbilor în paşalicuri, se afla, către sfîrşitul secolului al XIV-lea, în contact direct cu hotarul de sud al ţărilor române. Rezistenţa comună împotriva pericolului otoman, victoriile repetate în timpul domniei lui Mircea cel Mare, lăncu de Hunedoara (1441—1446), Vlad Ţepeş (1456—1462), Ştefan cel Mare (1457—1504) şi a altor domnitori au permis ţărilor române încă din secolul al XIV-lea să încheie înţelegeri şi tratate cu Poarta Otomană, înţelegeri prin care se recunoştea puterea suverană a domnitorilor, iar în schimbul unei sume de bani pe care aceştia se angajau s-o plătească sultanului, sub formă de tribut, Poarta se obliga să le respecte deplina autonomie şi integritatea teritorială. Chiar şi mai tîrziu, la mijlocul secolului al XVI-lea, cînd asupra ţărilor române s-a accentuat presiunea politică şi economică a Porţii Otomane, nu s-a putut ajunge la ocuparea şi transformarea lor în provincii otomane, administrate direct de Poartă pe baza obiceiurilor şi legilor maho-



medane, ci, prin tratatele politice amintite, cunoscute sub denumirea de „Capitulatii”, țările române și-au menținut autonomia administrativă, conducându-se după legile și obiceiurile lor, păstrându-și privilegiile recunoscute în aceste acte oficiale.

La mijlocul secolului al XVI-lea în urma victoriei de la Mohács din 1526, cind Poarta Otomană își instalează dominația asupra Ungariei, creindu-se pasalicul cu reședința la Buda, Țara românească a Transilvaniei iese de sub jurisdicția Ungariei și stabilește cu Poarta raporturi de autonomie, avînd deci un statut politic și juridic ca și al celorlalte două țări române. O astfel de situație a contribuit la stringerea legăturilor între românii de pe ambele versante ale Carpaților și maluri ale Milcovului, a stimulat în mod firesc intensificarea colaborării, pe multiple planuri, între toate provinciile românești.

Ca un simbol al aspirațiilor sale spre unitate, al dreptului istoric de a trăi liber și independent în vatra strămoșească a Daciei, poporul român a reușit să înlăptuiască, sub domnia lui Mihai Vodă Viteazul, reunirea politică a tuturor fiilor săi în hotarele ce cuprindeau cea mai mare parte a vetei strămoșești. După realizarea acestui act, la 1600, Mihai Viteazul se intitula „domn al Țării Românești, al Ardealului și a toată Țara Moldovei”. Contemporanii au văzut în viteazul voievod un „restitutor Daciae”, deci un nou cîtor al străvechii Dacii.

Deși unirea celor trei țări române a fost de scurtă durată, ea a rămas o prezență vie în gîndirea și fapta atît ale contemporanilor cît și ale urmașilor. Memoria unirii înlăptuită acum aproape 400 de ani s-a transmis de la epocă la epocă, de la generație la generație. Dreptul imprescriptibil al poporului român la unire și independență a reprezentat, în continuare, o dominantă a gîndirii și acțiunii marilor

conducători de țară și de oști.

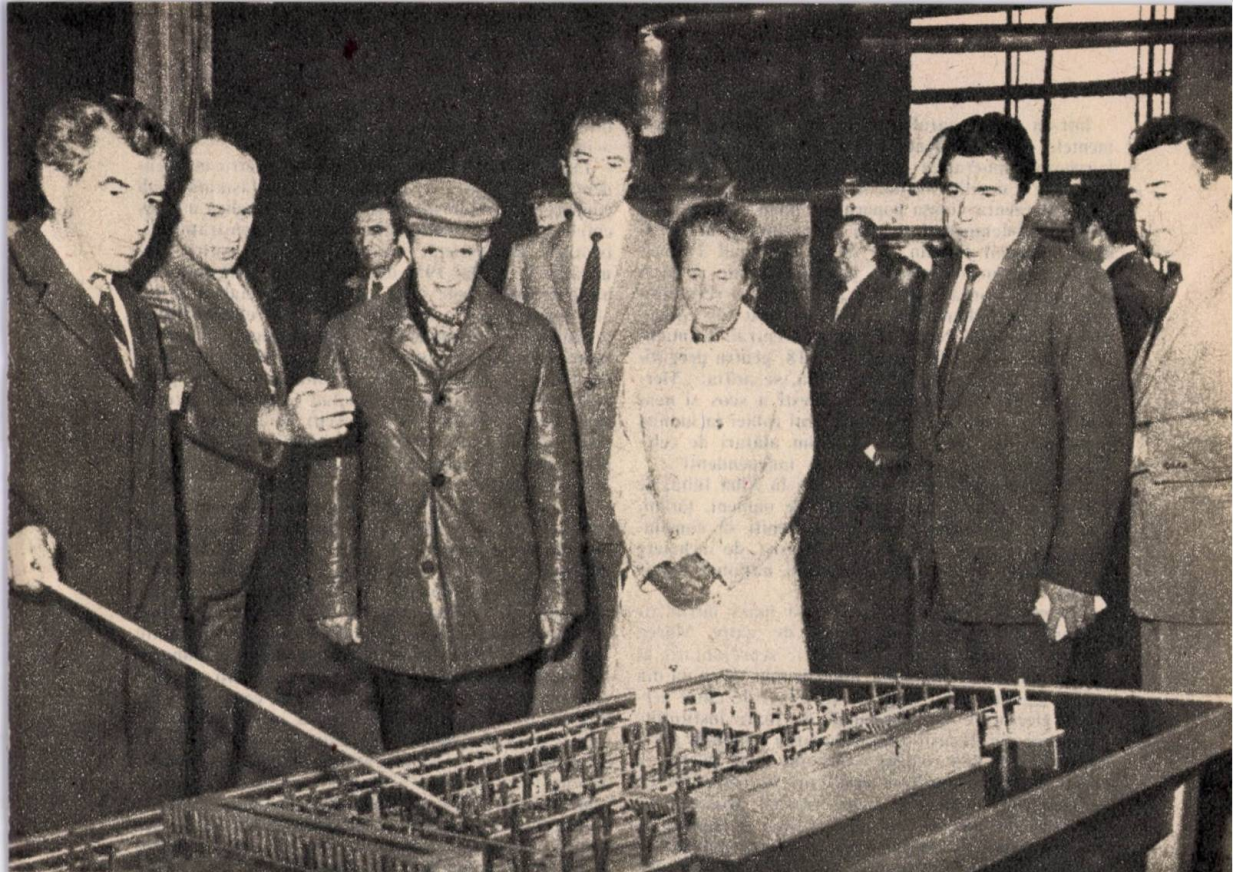
Sentimentele de unitate ale românilor s-au accentuat în decursul și spre sfîrșitul secolului al XVII-lea și al XVIII-lea în pofida ciuntirilor teritoriale pe care imperiile vecine le-au făcut în trupul țărilor române.

Atunci cînd, în procesul destrămării feudalismului și al dezvoltării relațiilor capitaliste, elementelor de unitate materială și spirituală, de limbă și cultură, li s-a adăugat impulsul dinamic al progresului economic, conștiința unității de neam s-a dezvoltat în conștiința națională, iar năzuința de unitate a devenit un țel politic, țelul unirii tuturor forțelor românești într-un stat național unitar.

O deosebită semnificație în lupta pentru libertate socială și națională a poporului român a avut-o marea răscoală din anul 1784, condusă de Horea, Cloșca și Crișan. Marx scria că Horea plănuia eliberarea neamului său, el devenind „simbolul renașterii Daciei”. Cuvîntul „Dacia” — căruia i se va adăuga și cel de „România” — a devenit, în îndemnul la unitate cuprins în publicațiile istorice și literare ale epocii.

Revoluția din 1821, deschizînd porțile istoriei moderne a României, revendicînd „dreptatea și slovezenia” pentru popor, a pus temeiurile programului de constituire a unui stat național și modern românesc, unind revendicările de eliberare socială cu cele de eliberare națională — și în perspectivă de unitate statală — ale românilor.

În contextul istoric întemeiat pe ascensiunea revoluțiilor burgheze din Europa, revoluționarii români de la 1848 au proclamat ideea „triumfului dreptului asupra forței”, anunțînd „în numele revoluției române”, dreptul de unitate și independență al poporului român. În acest context a găsit un puternic ecou



dezideratul exprimat de revoluționarul democrat Nicolae Bălcescu: „Vrem să fim o națiune, una, puternică și liberă prin dreptul și datoria noastră, pentru binele nostru și al celorlalte nații, căci voim fericirea noastră și avem o misiune a împlini în omenire”.

Peste împotrivirea deschisă a unei bune părți a Marilor Puteri la 24 ianuarie 1859 a triumfat din nou voința de unitate a poporului nostru. „Zi de aur a veacului”, cum au numit-o contemporanii, unirea Principatelor, realizată prin ceea ce Mihail Kogălniceanu definea drept „actul energetic al națiunii”, a reprezentat incununaarea unui proces istoric obiectiv. Unirea Moldovei cu Muntenia și crearea statului modern România au constituit punctul de plecare și pirghia de susținere a tuturor eforturilor depuse pentru desăvârșirea unității naționale și statale, de atracție pentru toate provinciile românești ce se găseau încă sub stăpînirea străină. „Cînd s-a ales Cuza domn — seria, pe bună dreptate, cărturarul transilvănean Alexandru Papiu-Ilarian — entuziasmul la românii din Transilvania era, poate, mai mare decît în Principate”.

Ca și celelalte acte definitorii ale istoriei noastre naționale, Unirea din 1859 s-a înfăptuit ca expresie a voinței poporului român, constituind pentru popoarele din Europa, dar mai ales pentru cele din centrul și sud-estul continentului, o ilustrare convingătoare a aplicării în viață a principiului dreptului de autodeterminare, al Unirii pe baze plebiscitare a două teritorii aparținînd unuia și aceluiași popor.

Unirea din 1859 și cucerirea independenței de stat în 1877 au deschis o etapă nouă în mișcarea politică și națională a românilor în viața economică, socială și culturală a țării. Ideea libertății naționale a cuprins gîndurile și voința unor largi pături sociale, ale

forțelor politice burgheze înaintate, ale socialiștilor și asociațiilor culturale, înscriindu-se ca un obiectiv central al activității acestora. Lupta românilor din teritoriile aflate sub dominație străină, pentru drepturi politice, economice și culturale, găsește un răsunset tot mai puternic în întreaga țară, mai ales după instaurarea dualismului austro-ungar, în 1867, și a măsurilor de deznaționalizare forțată a românilor din Transilvania.

La începutul secolului al XX-lea, dezvoltarea social-economică și politică a ridicat în fața națiunii române necesitatea inexorabilă a desăvîrșirii unității statale, a eliberării tuturor provinciilor românești aflate sub stăpînirea străină și unirii lor cu Țara. România a participat — în 1916—1918 — la primul război mondial pentru cauza sa dreaptă — reunirea într-un stat puternic și independent a tuturor românilor. În luptele pentru apărarea pămîntului patriei împotriva ocupanților militariști germani, în timpul primului război mondial, pentru salvagardarea unității și integrității teritoriale, armata română, masele populare din întreaga țară au înscris la Mărăști, Mărășești, Oituz și în multe alte locuri pagini nepieritoare de eroism și abnegație, de spirit de jertfă și patriotism fierbinte, imprimînd luptei sale un caracter popular și național.

Prăbușirea țarismului, victoria revoluției socialiste din Rusia au răsunat ca un îndemn înflăcărat la lupta pentru realizarea aspirațiilor de libertate și autodeterminare ale tuturor popoarelor lumii. În mișcarea popoarelor pentru autodeterminare națională și înlăturarea dominației străine s-a încadrat organic și lupta poporului român. Ea a avut un caracter larg, burghezo-democratic, antrenînd clasa muncitoare, țărănimea, intelectualitatea, celelalte forțe sociale și politice.

Intr-un strins paralelism se desfășoară și evenimentele din Transilvania. Prin izbucnirea revoluției burghezo-democratice la 18/31 octombrie 1918 s-a constituit Consiliul Național Român, „ca unicul for care reprezenta voința poporului român”, format din șase social-democrați și șase reprezentanți ai Partidului Național Român. Pe întreg teritoriul Transilvaniei s-au format consilii județene, locale și gărzi naționale, ca organe ale unei largi mișcări revoluționare burghezo-democratice, care activau sub conducerea Consiliului Național Român Central. În manifestul lansat la 7/20 noiembrie 1918, pentru pregătirea marii adunări de la Alba Iulia, se arăta: „Mersul irezistibil al civilizației omeneste a scos și neamul nostru românesc din întunericul robiei la lumina conștiinței de sine. Vrem să trăim alături de celelalte națiuni ale lumii, liberi și independenți”.

La 1 decembrie 1918 s-au strâns la Alba Iulia, pe Cîmpul lui Horea, peste 100 000 de oameni, țărani, muncitori, intelectuali, meseriași, veniți să consfințească actul legic, obiectiv și progresist, de încheiere a procesului de formare a statului național unitar român.

Hotărârea istorică a unirii a fost luată într-o atmosferă de puternic entuziasm, de către Marea Adunare Națională ca organ politic reprezentativ al întregii națiuni române din Transilvania, formată din 1 228 deputați aleși prin vot universal de către cercurile electorale sau desemnați de toate instituțiile românești din Transilvania. Adunarea populară a celor peste 100 000 români veniți din toate părțile, a primit hotărârea unirii cu înusufletire de nedescris, ca și adunările locale, ale celor rămași acasă.

Alături de cunoscuți oameni politici și fruntași ai mișcării naționale au participat și 150 de delegați ai social-democrației române, reprezentând aproape 70 000 de muncitori organizați. „Au rămas întipărite cu litere de aur în marea carte a istoriei patriei — subliniază tovarășul Nicolae Ceaușescu — aceste cuvinte ale Rezoluției de la Alba Iulia: „Adunarea națională a tuturor românilor din Transilvania și Banat — adunați prin reprezentanții lor îndreptățiți la Alba Iulia în Ziua de 1 decembrie 1918 — decretază unirea acelor români și a tuturor teritoriilor locuite de dinșii cu România”.

Înfăptuirea unității statului român a realizat cadrul național și social-economic pentru dezvoltarea României moderne, a avut o înfrumusețare pozitivă asupra întregii evoluții economice, politice și sociale a țării. S-au creat condiții pentru dezvoltarea forțelor progresiste ale societății, ale clasei muncitoare, ale partidului său politic.

Făurirea statului național unitar român demonstrează cu tărie argumentul istoric că acest eveniment a fost rezultat firesc al unui îndelungat proces, pentru împlinirea căruia poporul român a dus o luptă multiseculară, iar nu o consecință a conjuncturii externe sau a unor înțelegeri intervenite la masa tratativelor. Tratatul de pace au consfințit pe plan internațional o situație de fapt creată de lupta masei populare.

După făurirea statului național unitar român apărarea unității și libertății țării s-a constituit într-o preocupare de prim ordin a poporului român. În rîndul forțelor politice ale vremii, Partidul Comunist Român, făurit în mai 1921, pe temelia României reîntregite, s-a detașat prin fermitatea manifestată în apărarea independenței naționale, a integrității teritoriale și a suveranității patriei. În împrejurările cînd fascismul internațional — în primul rînd Germania hitleristă — își îndrepta privirile asupra bogățiilor și fruntariilor țării, partidul comunistilor a înțeles că singura cale de soluționare a problemelor complexe cu care se confrunta România era unirea

tuturor forțelor sociale și politice într-un unic efort, avînd ca țel apărarea patriei.

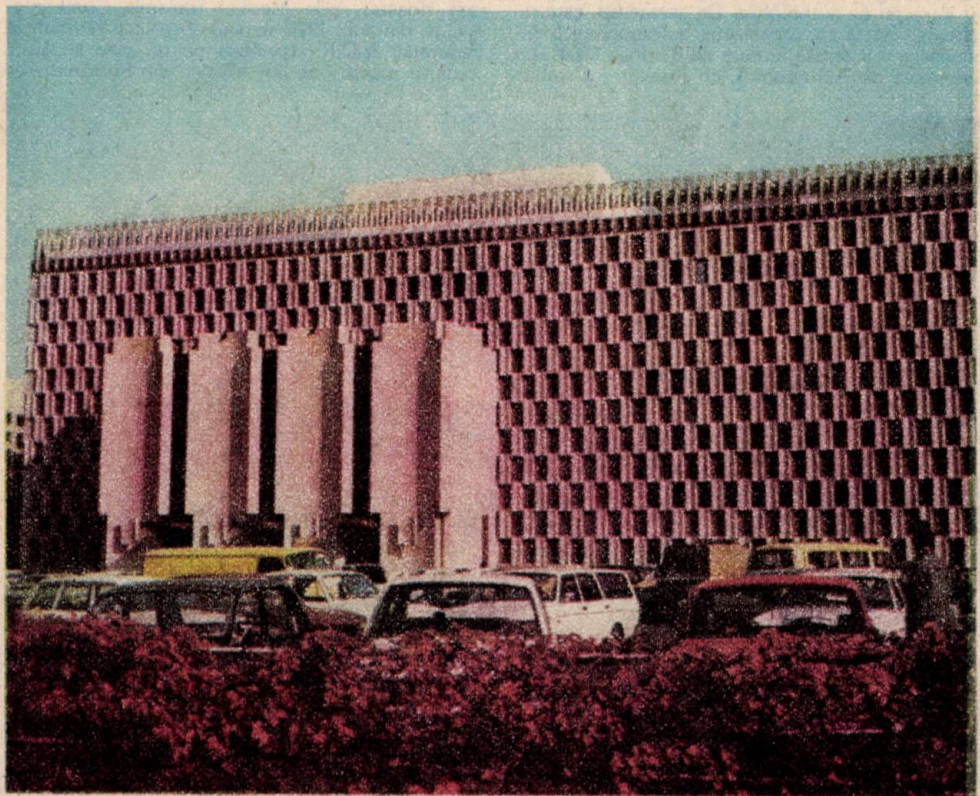
Lupta fermă a poporului român pentru independență, integritate și suveranitate desfășurată, sub conducerea comunistilor, în epoca interbelică a atins cotele cele mai înalte prin marea demonstrație patriotică, antifascistă, antirăzboinică și antirevizionistă de la 1 Mai 1939 din București, desfășurată pe bază de front unic între comunisti, socialiști și social-democrați. Cu mîndrie patriotică reliefăm că în organizarea și conducerea acestei ample și răsunătoare demonstrații muncitorești, una dintre cele mai mari dintr-o Europă plină de amenințări și de pericole, militantul comunist Nicolae Ceaușescu și tovarăsa Elena Petrescu (Ceaușescu) au acționat dinamic, mobilizator, în direcția unirii eforturilor pe plan național pentru salvagardarea independenței noastre statale.

Tot astfel, anii de luptă împotriva dictaturii militar-fasciste și a dominației hitleriste au constituit una din acele perioade de cotitură, care survin în îndelungata istorie a unui popor. S-a realizat atunci largul consens național, caracteristic tuturor marilor momente ale istoriei noastre, fără de care ar fi fost de neconceput acțiunea istorică în acea fierbinte lună august 1944, aceea ridicare unanimă a poporului, de la muncitori și țărani, de la soldați și generali, pînă la cercurile palatului regal, ceea ce a permis organizarea măreței epocii a insurecției naționale, careia președintele Republicii îi atribuie adevăratul rol istoric și semnificația de început al revoluției de eliberare națională și socială, antifascistă și anti-imperialistă. Mărețea izbîndă din August 1944 a fost urmată de epopeea participării României la războiul antihitlerist, armata și poporul român aducînd o însemnată contribuție la zdrobirea, cu patru decenii în urmă, a Germaniei naziste.

Eliberarea țării și trecerea ei pe calea construcției socialiste au pus definitiv capăt dominației imperialiste străine în țara noastră, asigurînd, în mod plin, independența și suveranitatea națională, dreptul poporului român de a fi deplin stăpîn pe destinele sale, de a-și făuri viața așa cum o dorește. „În acest sens — arată tovarășul Nicolae Ceaușescu — dezvoltarea socialistă a României coincide de fapt cu lichidarea dominației imperialiste la care țara noastră a fost supusă vreme îndelungată, cu trecerea bogățiilor naționale în minile întregului popor, cu preluarea puterii politice de către clasa muncitoare în alianță cu țărăimea, intelectualitatea și celelalte categorii sociale, ceea ce a dus, de fapt, la făurirea conștiinței, de către masele largi populare, de către poporul însuși a orînduirii noi socialiste. De aceea, construcția socialistă din România coincide cu afirmarea deplină a independenței naționale”.

România socialistă se înfățișează astăzi lumii ca un stat liber și independent, în plină afirmare a capacităților creatoare ale poporului, făurărul conștient al istoriei sale noi, sub conducerea înțeleaptă a partidului comunist, a tovarășului Nicolae Ceaușescu, prețurilor devotat al tradițiilor lui glorioase. Ideea de independență și unitate, ce ne străbate istoria, strălucit confirmată în 1600, 1859, 1877, 1918, 1944 se regăsește în zilele noastre mai vie ca oricînd. Strîns unită în jurul Partidului Comunist Român, al secretarului său general, președintel României socialiste, tovarășul Nicolae Ceaușescu, națiunea română, toți fiii patriei edifică societatea socialistă multilateral dezvoltată și pun temeliile mereu mai trainice înaintării patriei spre comunism.

conf. univ. dr. Mircea MUȘAT



SPORTUL AUTOMOBILISTIC ROMÂNESC, CONTINUATOR AL UNOR VECHI ȘI PRESTIGIOASE TRADIȚII

Prin Decretul Consiliului de Stat nr. 128, din 27 aprilie 1985, Automobil Clubul Român a fost autorizat să funcționeze ca federație de specialitate, sub conducerea și îndrumarea Consiliului Național pentru Educație Fizică și Sport. În baza actului normativ menționat, Federația Automobil Clubul Român are menirea să organizeze, să îndrume și să dezvolte activitatea de automobilism și karting din țara noastră, atît pe linia sportului de masă, cît și a celui de performanță. În același timp, în atribuțiile Federației A.C.R. intră onorarea scrisorilor de credit și a documentelor de circulație rutieră internațională, emise în condițiile legii.

Mîșcarea și sportul automobilistic din țara noastră au o veche și prestigioasă tradiție, România numărîndu-se printre primele zece țări din Europa care au introdus automobilul în circulația publică și printre primele șase din lume (după Franța, S.U.A., Anglia, Germania și Italia) care au organizat întreceri de automobile. De asemenea, este remarcabil faptul că organizația automobilistică românească - înființată la data de 5 aprilie 1904, sub denumirea de Automobil Club Român - a stabilit

legături, încă de la început, cu asociațiile similare de peste hotare, precum și cu Asociația Internațională a Automobil Cluburilor recunoscute, cu sediul la Paris, din care s-a născut Federația Internațională a Automobilului (F.I.A.) din zilele noastre.

Prima întrecere sportivă automobilistică din țara noastră a avut loc la cîteva luni după înființarea clubului, în septembrie 1904, pe distanța București-Giurgiu și retur, ea avînd darul, după cum glăsuiește un document al vremii, să popularizeze „trăsura cu cai” și să facă cunoscută, în rîndurile publicului larg, tînăra organizație automobilistică românească. Totodată, cursa din 1904 a declanșat gustul pentru o activitate sportivă susținută, dezvoltată pe parcursul anilor și soldată, nu de puține ori, cu rezultate remarcabile pe plan internațional.

Puternic mobilizați de indicațiile și orientările secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, adresate mîșcării automobilistice din țara noastră, prin Mesajul transmis Conferinței A.C.R. din anul 1974, activul obștesc și retribuit al Federației A.C.R., continuă pe un plan superior tradițiile mîșcării automobilistice din România. Fe-







derația A.C.R. dispune astăzi de o solidă bază organizatorică, avînd în structura sa 41 de cluburi județene, precum și un club al Municipiului București, cu profil de automobilism și karting, cu un total de peste 250 000 membri. La federație sînt afiliate 134 de secții specializate din cadrul asociațiilor sportive, în care activează peste 4 000 de sportivi legitimați. Un larg activ obștesc, format din cadre specializate, din automobiliști amatori sau profesioniști, din sportivi frunțași, activează sub egida federației, pentru rezolvarea unor probleme ce decurg din planurile de activitate ale acestora, dezbăt și propun soluții pentru îmbunătățirea continuă a muncii în domeniul celor două discipline sportive, precum și în domeniul circulației rutiere.

Acordăm o atenție deosebită promovării sportului de masă, ca mijloc de perfecționare în conducerea automobilului, ca mod de întărire a sănătății, de petrecere în mod plăcut și util a timpului liber. Acțiunile recreative, turistice, care combină deplasarea cu automobilul și mersul pe jos, în cadrul cărora programul de destindere se împletește cu cel instructiv-educativ, se bucură de o largă audiență în rândurile membrilor noștri. În cursul anului 1986, la astfel de acțiuni au participat peste 100 000 de persoane. De asemenea, o dezvoltare din ce în ce mai mare o cunoșc, în ultima vreme, raliurile tehnico-aplicative, acțiuni în care excelează multe din cluburile noastre de automobilism și karting, în frunte cu cele din Satu Mare, Maramureș, Brăila, Municipiul București.

La întrecerile organizate sub egida marii competiții naționale Dacia participă anual un mare număr de automobiliști și tineri iubitori ai kartingului, care își măsoară iscusința în mînuirea volanului atît în fazele comunale, orașenești, municipale sau județene, cît și în finalele pe țară. Aceste finale constituie adevărate sărbători ale sportului cu motor, unele dintre ele purtînd denumiri ce au și in-

trat în tradiție: Raliul femeii, Raliul economiei, Finala raliurilor tehnico-aplicative, Finala raliului automobilelor de epocă, Finala concursului de îndemînare auto etc. O subliniere aparte o merită cele două Cupe din domeniul kartingului - de primăvară și de toamnă - prin care acest îndrăgit și util sport își reîmprospătează mereu cadrele, promovînd spre activitatea de performanță elemente tinere, talentate ce și-au făcut ucenicia în sportul de masă.

Prezența tot mai activă a autoturismelor în peisajul rural a condus la organizarea unor activități specifice sportive și tehnico-aplicative la nivel de comună și orașe agro-industriale. O experiență pozitivă în acest sens o au cluburile din județele Mureș, Satu Mare, Ialomița, Bihor etc.

Pentru sportul de performanță, Federația A.C.R. organizează, sezon de sezon, trei campionate naționale în domeniul automobilismului (viteză pe circuit, viteză în coastă și raliuri), două campionate în domeniul kartingului (viteză pe circuit și anduranță), precum și un campionat, într-o specialitate ceva mai nouă - autocrosul - în care evoluează mai ales automobile Aro, cu piloți de la uzina din Cîmpulung-Muscel. Prin competițiile de performanță, noi urmărim afirmarea sportului românesc cu motor, precum și posibilitatea testării în regim de concurs a calităților tehnico-funcționale ale automobilelor din producția internă. Așa se explică faptul că, începînd din 1985, am antrenat în campionatul de raliuri și autocamioane fabricate la Brașov, iar la starturile concursurilor de autocros am admis participarea nu numai a mașinilor de teren, ci și a autoturismelor de oraș (Dacia, Olcit), precum și a autocamioanelor.

O preocupare majoră a federației noastre o constituie participarea sportivilor români la întrecerile de peste hotare, în primul rînd la Cupa Prietenia, competiție ce se organizează anual, în mai multe etape, atît în domeniul automobilismului (ra-

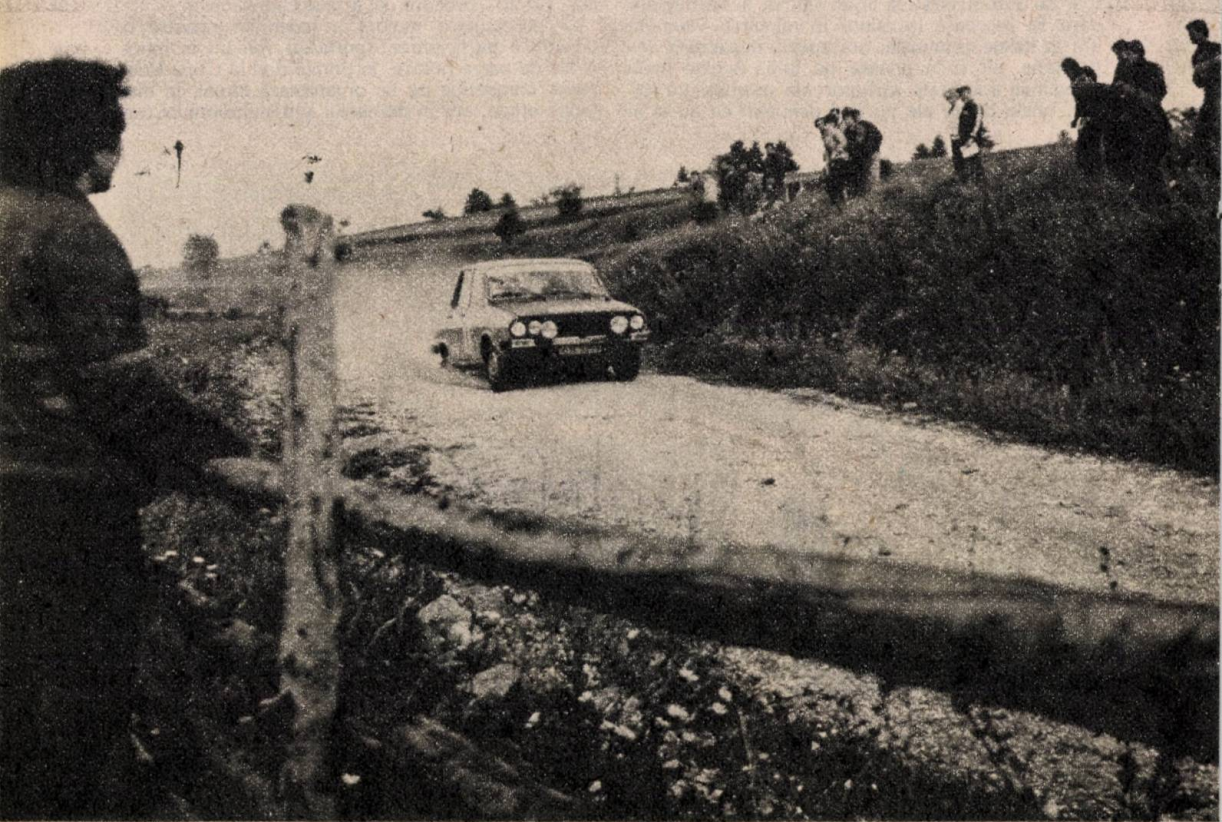


luri, viteză pe circuit), cît și în domeniul kartingului (viteză pe circuit), pentru sportivii din țările socialiste europene. Unul din obiectivele loturilor noastre, participante la aceste etape, îl reprezintă etalarea, în condiții corespunzătoare, a calității automobilelor de producție românească pentru promovarea lor la export. Reprezentanții noștri fac tot ce le este în putință pentru a îndeplini acest obiectiv și, iată, acum putem aminti cu satisfacție trei din cele mai bune rezultate obținute în sezonul competițional 1986: clasarea pe locul secund a echipei noastre în etapa de viteză pe circuit de la Budapesta și splendida victorie a pilotului Nicu Grigoraș în etapa de la Reșița, în Cupa Prietenia, iar ceva mai recent locul II în clasamentul general, în Turul Europei 1986. Sperăm că aceste rezultate bune obținute în ultima vreme, alăturate altora, din anii trecuți, îi vor mobiliza și mai mult pe sportivii noștri și pe preparatorii de mașini de curse să se pregătească și mai intens pentru concursurile din sezonul viitor, în vederea reprezentării cu și mai mare succes, în competițiile internaționale, a sportului românesc cu motor. Este de așteptat ca în unele din competițiile internaționale ale anului 1987 să se alinieze, alături de autoturismele Dacia și automobilele de teren fabricate la Cîmpulung-Muscel, precum și autocamioanele produse de constructorii brașoveni.

Dorim să menționăm că eforturile Federației A.C.R. de a promova automobilismul și kartingul, de a contribui la popularizarea peste hotare a mașinilor românești, nu vor fi încununate de succes,

dacă federația nu va primi, ca și pînă acum, sprijinul unor organe și organizații de profil, al întreprinderilor constructoare de autoturisme și accesorii auto. Kartingul, ca să ne oprim doar la acest caz, nu dispune, în prezent, de anvelope corespunzătoare cu care să-și desfășoare activitatea de performanță. Federația a alocat o importantă sumă de bani pentru finalizarea lucrărilor la două piste de karting ce se construiesc la Suceava și la Tg. Secuiesc. Sîntem convinși, însă, că pentru finalizarea celor două obiective vom primi, ca și pînă acum, sprijinul susținut al organelor de partid și de stat, precum și al celorlalți factori direct interesați.

Membrii Federației A.C.R. se bucură, prin intermediul cluburilor teritoriale de automobilism și karting, de o serie de avantaje decurgînd din afilierea federației noastre la cele două organizații mondiale de profil: Alianța Internațională de Turism (A.I.T.) și Federația Internațională a Automobilului (F.I.A.). De asemenea, membrii federației noastre pot beneficia de o serie de avantaje decurgînd din convențiile încheiate pe plan central cu Ministerul Turismului și cu Administrația Asigurărilor de Stat (ADAS). Alte convenții, încheiate pe plan local, asigură membrilor o serie de servicii, după cum urmează: depanări-remorcări, verificare tehnică anuală, testarea aprinderii și carburăției, procurarea de bilete pentru odihnă și tratament, organizarea de excursii în țară sau peste hotare. Cluburile județene de automobilism și karting eliberează cele două importante documente pentru circulația



rutieră internațională: permisul de conducere internațional și scrisorile de credit.

O preocupare importantă a Federației A.C.R. și a cluburilor teritoriale o constituie colaborarea cu organele de stat, între care un loc principal îl ocupă conlucrarea cu serviciile de circulație ale Miliției privind buna cunoaștere a normelor de conducere auto, respectarea regulilor de circulație, mărirea gradului de siguranță rutieră și dezvoltarea spiritului gospodăresc pentru utilizarea rațională a combustibililor și lubrifiantilor.

De asemenea, în colaborare cu Consiliul Național al Organizației Pionierilor și cu Uniunea Tineretului Comunist, organizăm activități educaționale pentru cunoașterea regulilor de circulație și a normelor rutiere de către copii și tineret.

În cursul anului 1987 și în anii următori, dorim ca aceste acțiuni instructiv-educative să se amplifice și diversifice, mai ales în rîndurile copiilor și tineretului, adică în rîndurile acelor cetățeni ai patriei care vor conduce automobilele mileniului III.

În încheierea acestor rînduri, permiteți-mi ca, în numele Federației A.C.R., să adresez cititorilor „Almanahului Auto '87”, precum și tuturor automobiletilor și practicanților kartingului, un An Nou fericit, cu multe împliniri și satisfacții în călătoriile turistico-sportive auto și în competițiile automobilistice și de karting.

**ing. Constantin NICULESCU, secretar
al Federației Automobil Clubul Român**





Apropo

DE OMENIA PE ȘOSELE

Pentru noi, cei de la volan, mesajul acestui titlu ar putea suna astfel: „De la profesioniști la amatori sau cit de complicată este circulația pe drumurile publice atunci când nu ne uităm unii la alții ca oamenii la oameni”.

Citeam nu de mult în revista noastră, a celor pasionați nu numai de conducerea unui autoturism, dar și de înțelegerea lui în cea mai bună stare de funcționare (pentru că șofatul trebuie să fie o plăcere, și nu o durere... de cap!), despre o faptă de omenie: un automobilist surprins de o ploale torențială pe șosea, trage prevăzător la o parcare și adăpostește o familie cu doi copii; mai mult, respectivul conducător auto îi și duce cu mașina până în apropiere de casa lor.

Articolul despre care pomenesc a apărut la rubrica „File de carnet” sub titlul: „Fapte de omenie” și eu cred că, dacă există astfel de conducători auto, gata oricând să-și ajute semenii, putem să fim cu toții mindri de tagma noastră, cea a șoferilor amatori, căci asta sintem noi,

amatori, și de aceea am și vrut să pomenesc de la început despre această întâmplare.

Ce relație există între omul care se așază la volanul mașinii sale și ceilalți participanți la trafic: pietonii, copiii care traversează strada, tovarășii de trafic care rămân, uneori, în pană (de motor, de benzină, de cauciuc etc.)?

Am văzut adesea pe șoselele patriei următoarea scenă: la o parcare erau oprite două-trei camioane cu capotele deschise, iar șoferii adunați în jurul unui coleg de-al lor pentru a-l ajuta (cu piese, cu sfaturi sau lucrând alături de el) să-și repare mașina și să plece mai departe, spre destinația unde este așteptat poate cu nerăbdare...

Uimitor, la scena descrisă mai sus, este și următorul aspect: aproape fiecare camion ce trece pe șosea încetinește din mers și șoferul întreabă dacă nu cumva au nevoie și de el, de ajutorul lui, de omenia lui. Ați văzut astfel de scene? Ați văzut, sint convins...

Nu ca replică, ci mai de-

grabă ca fapt divers, vă propun și o altă variantă: pe la mijlocul lunii... dar nu luna contează, ci faptul în sine. Era o zi frumoasă, mașinile „zburau” în toate sensurile, numai o Dacia 1300 stătea pe marginea drumului, pe dreapta, pe șoseaua care duce la Ploiești, mai înainte de a începe urcușul pe podul de la intrarea în orașul Buftea. În autoturism, două femei, trei copii și conducătorul auto — care făcea semne disperate, cu un bidon de benzină în mână, cu furtunul de cauciuc... Era limpede pentru oricine, încă de la distanță, la ce necaz se afla omul... Și? N-am reținut nici măcar reacția citorva zeci de mașini de a încetini... După vreo oră, în fine, oprește o Lada de culoare albă, cu o conducătoare auto la volan, și cu soțul alături, care, fără nici o ezitare, îi dă celui rămas în pană un litru de benzină (atita avea omul nevoie) ca să ajungă până acasă.

Sigur, sînt multe argumente pentru a-i justifica pe cei care își fereau chiar și privilegiile, cu jena celui care simte (știe!) că fapta lui este ignobilă: se grăbeau, n-aveau nici ei benzină, mergeau la drum lung..., dar un singur „argument” ar fi de-ajuns pentru a pune punct, dar îl ocolim cu grijă, tot așa cum nu dorim să facem publice numerele de înmatriculare ale acelor autoturisme care au trecut ca vîntul pe lângă un om care solicita ajutor... Nu divulgăm nici măcar numele conducătoarei auto. Și totuși, automobilista își are satisfacția ei sufletească, a făcut o faptă bună... dar ceilalți? Sintem convinși că și-au stricat singuri ziua (care era, cum am zis, foarte frumoasă, calmă, călduroasă, o adevărată zi de vacanță), pentru că nu se poate să nu existe în subconștientul flecăruia un dram de mustrare...

Dar să ne întoarcem la profesioniștii șoselelor. Nu cumva noi, amatori, mai avem de învățat de la ei cite ceva? Eu cred că da!

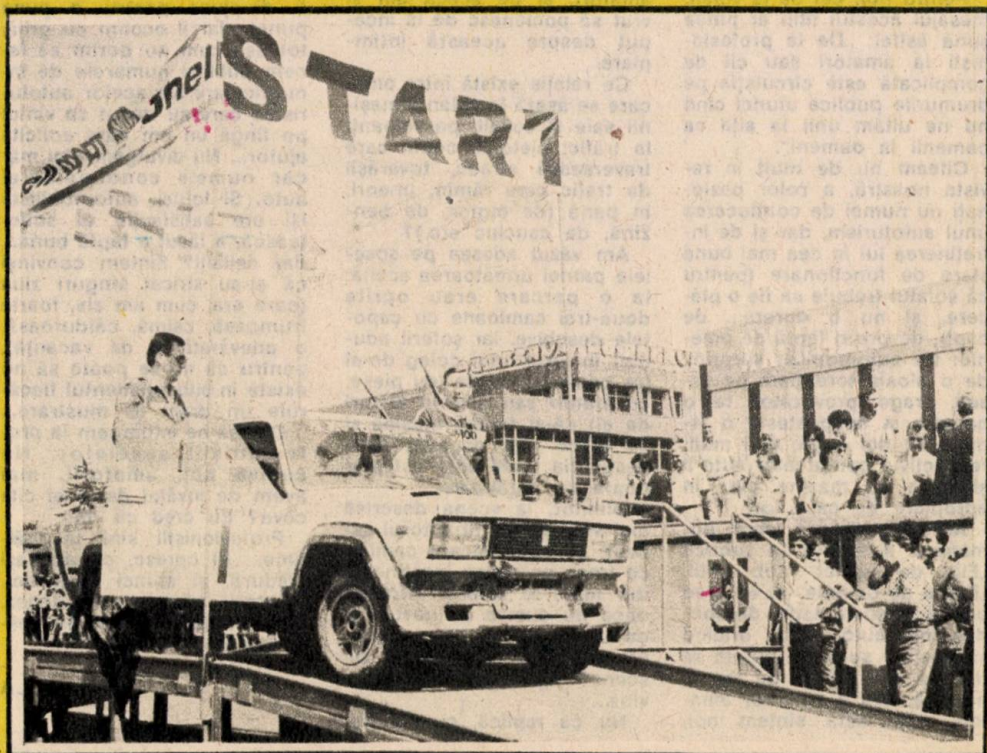
Profesioniștii sînt la înălțime... Ei opresc, cu aceeași căldură, și atunci când noi, amatori, avem cite un necaz. Sint oameni demni de respectul nostru!

Ion LILĂ

RALIUL DUNĂRII DACIA

în imagini

CEA DE A 21-A EDIȚIE A RALIULUI DUNĂRII-DACIA, ETAPĂ A CUPEI PRIETENIA, GĂZDUITĂ LA MIJLOCUL LUNII IUNIE DE CĂTRE JUDEȚUL SIBIU, A ÎNTRUNIT LA START 41 DE ECHIPAJE DIN ȘAPTE ȚĂRI (BULGARIA, CECOSLOVACIA, R. D. GERMANĂ, POLONIA, ROMÂNIA, UNGARIA ȘI UNIUNEA SOVIETICĂ), CARE S-AU ÎNȚRECUT PE UN TRASEU DE 862 KM, CU 29 PROBE DE CLASAMENT. O SUITĂ DE IMAGINI DE LA ACEASTĂ EDIȚIE, PE CARE AU ÎNCHEIAT-O 22 DE MAȘINI, VĂ PREZENTĂM ÎN PAGINILE DE FAȚĂ.





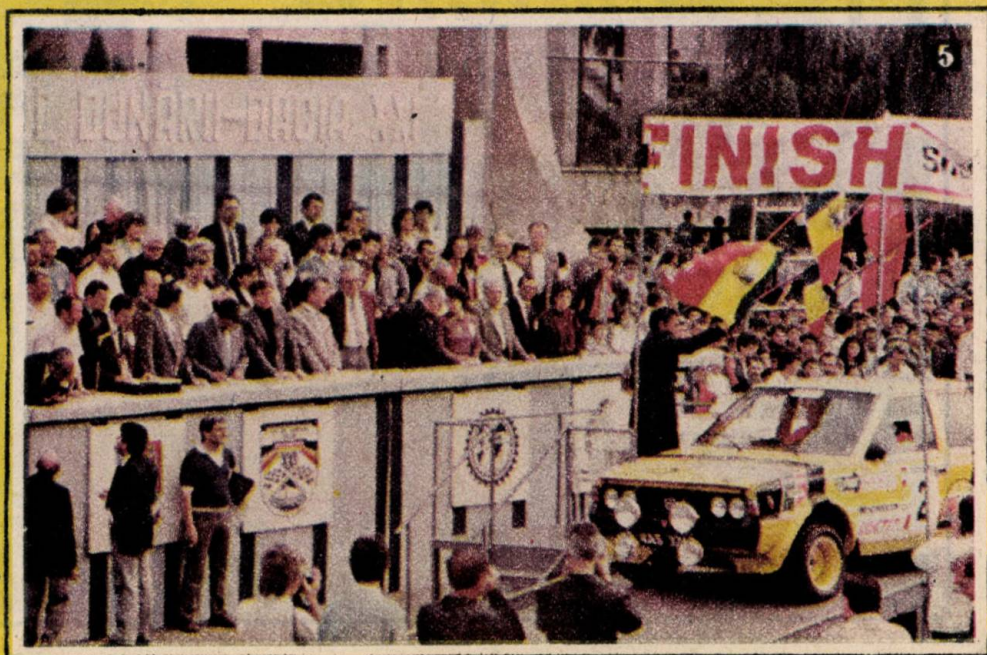
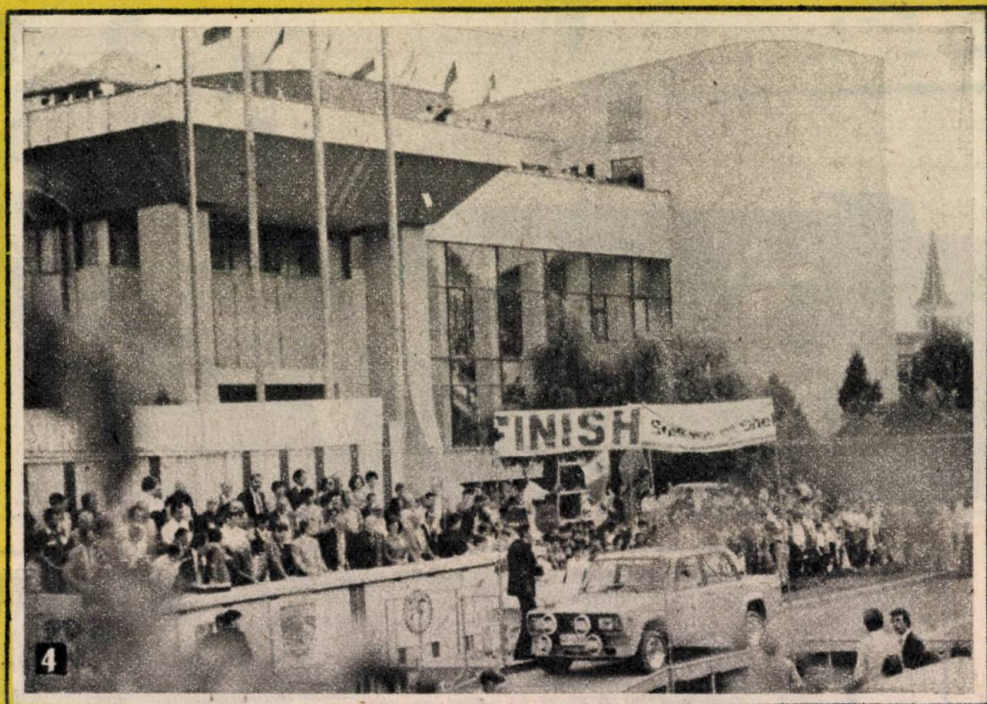
2



1. Pe podium, la sosire, echipajul sovietic Vallo Soots-Toomas Putmaker, participant la concurs pe o mașină Lada VFTS. Acest echipaj a ocupat locul 2 în clasamentul general.

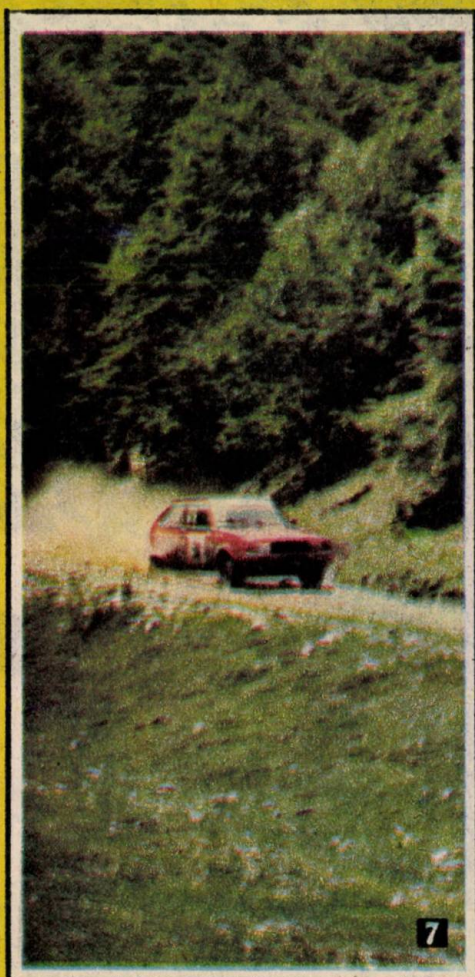
2. Mașina ghinionistului Marian Bublewicz (Polonez 2 000) la un punct de asistență tehnică. Pilotul polonez a abandonat aproape de sfârșitul raliului, după ce câștigase numeroase probe speciale și făcuse tot atât de numeroase pene de cauciuc.

3. Pavel Janeba, în echipaj cu Jan Krecman (Skoda 130 LR) a produs o adevărată surpriză, luând conducerea în clasament pe parcursul primelor probe de viteză. În final, echipajul cehoslovac a ocupat locul 4. Un 4 care era scris și pe portierele mașinii celor doi sportivi.



4. Un instantaneu din timpul startului. În atenția generală, cuplul bulgar Georgi Petrov-Ivan Tonev (Lada VFTS), care a încheiat competiția pe locul 5 în clasamentul absolut.
5. Bublewicz-Zyskowski, la plecare.
6. Pe traseu, în proba specială Șanta, Florian Nuță-Radu Dumitriu, echipajul român cel mai bine clasat în această ediție a raliului (locul 11 în clasamentul general).





7. Constantin Duval, secundat de Eugen Pop (Oltcit 12 TRS) a reușit să încheie competiția pe locul 18.

8. Jan Trajbold-Vladimir Zelinka (Skoda 130 LR), locul 9 în clasamentul general.

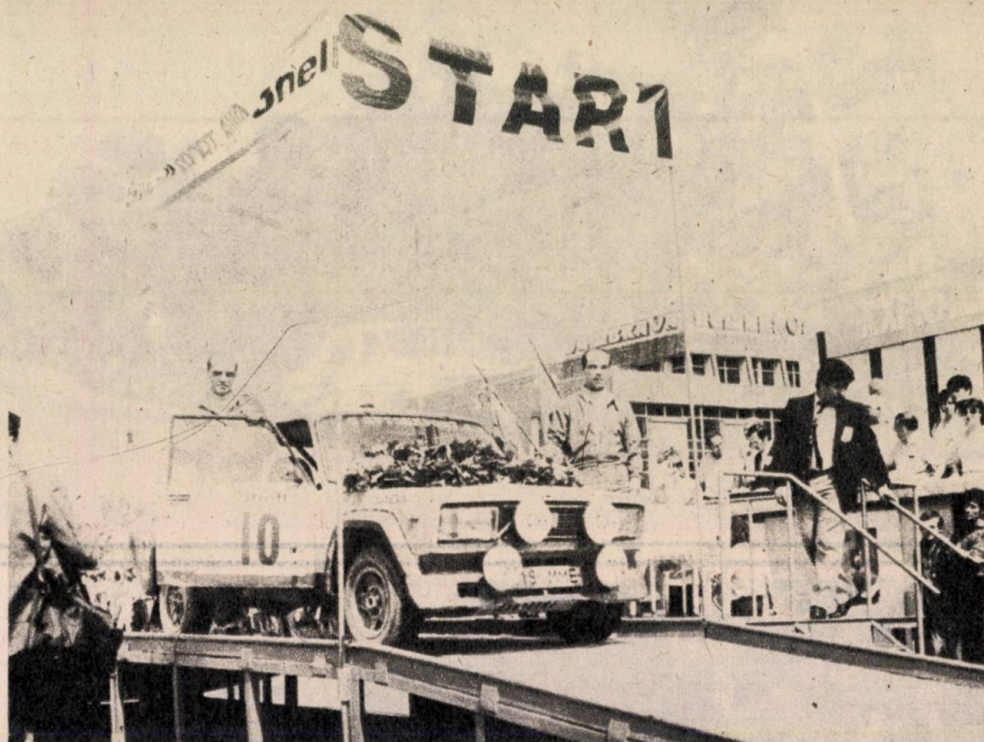
9. Printre cele 7 echipaje din țara noastră care au încheiat raliul s-a numărat și cuplul Petru Aldea-Emanoil Zogorean.

10. Echipajul Nicolae Andrei-Dan Amărică, locul 16 în clasamentul general.

11. Cel mai bine clasat dintre echipajele cu mașini Trabant, Heinz Galle-Wolfgang Kiesling, locul 12 în clasamentul absolut.

Fotografii de Vasile DOCHIA
și Valentin CHIRCA





Invingătorii pe podium

UN MUNTE DE MUNCĂ ȘI UN OCEAN DE ENTUZIASM

Nu știm dacă Nikolai și Igor Bolșih, excelenți automobiliști sportivi sovietici, se vor apuca într-o zi să-și scrie memoriile. Dar dacă o vor face, de bună seamă că un capitol important din lucrarea lor va fi închinat Raliului Dunării-Dacia, competiție la care cei doi frați gemeni și coechipieri participă cu mare regularitate, de peste un deceniu și pe care, în 1986, ei au câștigat-o cu brio. De ce spunem „cu brio”? Nu cumva acest calificativ este exagerat? Nu este exagerat deloc. Igor și Nikolai s-au instalat în fruntea clasamentului general provizoriu al concursului după cea de a 9-a probă specială și acolo au rămas până la final, în pofida „atacurilor” îndreptate asupra lor de către pilotul polonez Marian Bublewicz (coechipier Ryszard Zyskowski), care inițial era socotit ca prim candidat la victorie.

Nuanțind puțin aprecierile, ar trebui să spunem poate că dacă Bublewicz nu se confrunta

cu unele defecțiuni tehnice, care l-au silit, până la urmă să abandoneze, alta ar fi fost poziția în clasamentul final a celor doi Bolșih. Evident, așa s-ar fi putut întâmpla, dar nu despre presupuneri dorim să scriem aici, ci despre fapte așa cum s-au petrecut ele și despre splendida evoluție în raliu a lui Nikolai și Igor, sportivi în vîrstă de 37 de ani, harnici și talentați, posesori ai unei întinse experiențe competiționale. Victoria lor în cea de a 21-a ediție a Raliului Dunării-Dacia, desfășurată la Sibiu, în zilele de 13 și 14 iunie 1986, a fost clară ca lumina zilei și ea a venit, în viața invingătorilor, ca o răsplată pe deplin meritată, la capătul unui drum lung, străbătut de cei doi cu un entuziasm și cu o perseverență rar întâlnite.

N-am cercetat mai îndeaproape toate dosarele competiției rutiere organizate pe teritoriul țării noastre, dar, dacă am fi făcut acest lucru, am fi constatat în mod sigur că echipajul invingător în ediția din 1986 este printre singurele care a venit de atâtea ori în România și care a obținut o victorie atât de îndelung muncită și așteptată, o victorie care, să spunem așa, plutea în aer. În 1983, Nikolai și Igor au încheiat raliul pe locul secund, după imbatabilul de atunci și de după aceea Attila Ferjancz. În 1984, ei au fost obligați la abandon după o evoluție în care formulau serioase pretenții la pozițiile fruntașe. În 1985, s-au clasat pe locul

al 6-lea, un loc de valoare, dacă ne gândim că, înaintea lui Nikolai și a fratelui său, au sosit Ferjanecz, Bublewicz, Kvaizar și Potche, care au concurat pe Renault 5 turbo, Polonez 2 000, Skoda 130 RS și, respectiv, Audi Quattro.

Mașina Audi Quattro, de grupa B, a vest-germanului H. Potche, avea sub capotă în jur de 300 C.P. Mașina Lada VFTS, tot de grupa B, pe care a pilotat-o Nikolai Bolșih, nu dispunea decât de ceva peste 150 C.P. Și, totuși, în final, după 32 probe de clasament, diferența dintre cei doi piloți n-a fost decât de... 7 secunde!

Anul acesta, la Sibiu, un spectator a spus la un moment dat, după ce echipajul sovietic a parcurs într-o manieră spectaculoasă, ultima sută de metri ai cunoscutei probe speciale Șanta: „Așa meseriași mai zic și eu. Bravo lor!”... Într-adevăr, Nikolai și Igor sînt niște „meseriași” de înaltă clasă, niște „raliști” care au muncit din greu pentru a ajunge la măiestria sportivă pe care o posedă astăzi.

I-am urmărit cu atenție înaintea plecării într-o altă probă de clasament de la ediția din 1986. Aveau la dispoziție vreo cîteva minute, în care ar fi putut face orice: să picotească în scaunele lor, să pălăvrăgească cu mecanicii, să privească spre crestele munților, strivind între dinți gumă de mestecat. Dar nimic din toate acestea. Cei doi frați stăteau cuminți în mașină și se pregăteau: unul spunea că pe o poezie însemnările din „radar” și celălalt urmărirea exactitatea celor spuse, parcurgînd cu atenție filele caietului ce-l ținea pe genunchi. Văzîndu-i după aceea pe traseu cum zburdă cu mașina lor, ni se părea că totul este o improvizatie, o inspirație de moment, un șir neîntrerupt de manevre spontane. Știam însă că nu este așa. La frații Bolșih, ca la oricare artist de valoare (sau meseriași cum spunea spectatorul de pe Șanta), spontaneitatea este numai aparentă, la baza ei stînd un munte de muncă și un ocean de entuziasm.

Dumitru LAZĂR



MONTE CARLO

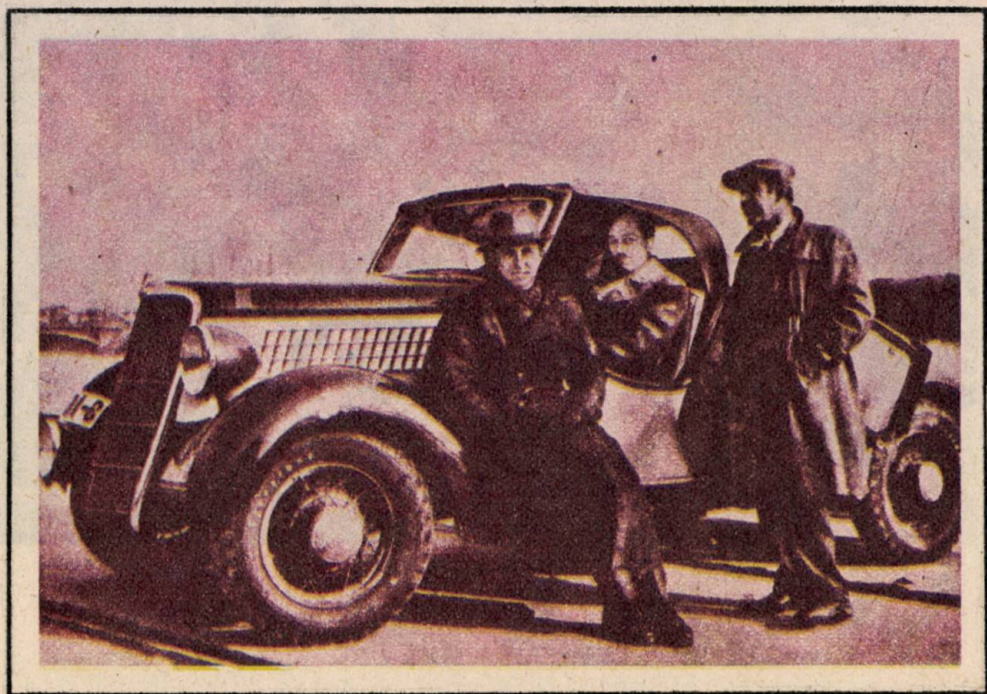
după o jumătate de secol

În luna septembrie 1928 am vizitat, pentru prima oară împreună cu un prieten, micul principat Monaco (situat în sudul Franței), în cursul unei călătorii turistice cu un automobil „Dodge-Victory Six”. Parcă ar fi fost prevestitor numele acelui tip de mașină!

Probabil că vi se va părea ciudat, însă adevărul este că prima participare a subsemnatu-

lui la sportul automobilistic nu s-a produs în țară, ci în Raliul Monte-Carlo 1931. De ce? Pur și simplu pentru că în acea vreme, în România, o astfel de activitate nu mai exista deloc, din lipsa de inițiativă a clubului automobilistic din acea vreme.

După patru tentative nereușite în acest celebru raliu (1931, 1933, 1934, 1935), acumula-



sem destulă experiență ca să știu bine ce este de făcut spre a avea șanse reale de victorie la cea de-a cincea încercare, adică la ediția din 1936.

I-am expus planurile mele vechiului și bunul meu prieten Ion Zamfirescu, care participase și el la R.M.C. în 1933 și 1935. Fîind de acord, am pornit imediat la treabă, începînd pregătirile mecanice din luna octombrie 1935. Cu tenacitate și cu bune rezultate tehnice, această muncă laborioasă și plăcută a durat peste trei luni, în trei locuri diferite: a) într-o boxă secretă a atelierelor firmei „Ford-România”, care ne-a dat tot concursul; b) în garajul fabricii de ciocolată din București; c) pe un platou asfaltat în perfectă stare, de pe actualul Bd. Mărăști, în apropiere de Arcul de Triumf. (În 1935 încă nu circulau tramvale pe acolo). Aici am efectuat în total (la crăpatul zorilor) de vreo 400 de ori proba finală programată în regulament, ce urma a se ține pe cheiul de beton al portului Monaco, a doua zi după sosirea tuturor concurenților. Această probă zisă „de maniabilitate și frinare” avea o valoare decisivă în stabilirea clasamentului general al Raliului 1936. Munca și cheltuielile noastre au condus la realizarea scopului urmărit: spre surprinderea tuturor specialiștilor, inclusiv a presei mondiale: doi români necunoscuți, au cîștigat cu un Ford de serie cel mai celebru și mai dificil Raliu din lume, întrecînd piloți bine cunoscuți, printre care și americanul Laury Scheel, clasat pe locul II.

Am avut noroc? Evident. Sau mai exact, treaba a mers bine, pentru că n-am avut ghinion! Întimplarea a făcut ca succesul nostru să constituie, în același timp, și prima victorie Ford în acest renumit Raliu, care se desfășoară începînd din 1911. În ultimii ani el reunește la start 100—200 concurenți din toată lumea.

Conducerea uzinelor Ford-Europa nu a uitat această primă victorie și aflînd că după trecerea a 50 de ani sîntem amîndoi bine sănătoși, a organizat, împreună cu „Automobile Club de Monaco”, sărbătorirea (cu ocazia R.M.C. — 1986) aniversării a jumătate de secol de la prima victorie Ford în această cursă internațională.

Astfel, în septembrie 1985, am primit de la uzinele Ford-Europa din Köln și de la Automobile Club de Monaco invitația de a ne deplasa la Köln (R.F.G.) și apoi la Monaco, ca să fim prezenți la o manifestare de prestigiu pentru România și, evident, de mîndrie pentru noi personal. Alit deplasarea dus-întors cu avionul, cît și cheltuielile de drum, hotel-restaurant-benzină-garaj-taxe de autostrăzi au fost suportate de uzinele Ford-Europa.

Evident că nu puteam refuza!

În consecință, vineri 17 ianuarie 1986, la ora 5 seara, am plecat de la Otopeni cu un avion Lufthansa pe ruta München-Köln. Ajungînd noaptea deasupra Bavariei, avionul a trebuit să înfrunte un viscol foarte violent. Pasagerii erau scuturați brutal, la fel ca într-un autocamion gol, care circulă pe o șosea plină cu gropi! Din cauza condițiilor meteorologice, esca la München a fost anulată, avionul trebuind să-și continue drumul pînă la marele aeroport de la Frankfurt, care se află la 400 km nord de München.

După o întîrziere de trei ore pînă la potoli-

rea furtunii, am continuat zborul pînă la Köln. Aici, a doua zi dimineața, ne-am prezentat la birourile uzinelor Ford-Europa, unde directorul comercial ne-a reamintit surpriza generală pe care am cauzat-o în 1936. După care ne-a spus că un „Ford-Sierra XR 4x4” (cu tracțiune pe toate roțile) ne așteaptă în parking-ul uzinei. O mașină excepțională, cu motor V6 de 2800 cmc, 150 C.P., avînd un rulaj de numai 10 000 km. De asemenea, ne-a oferit un cec de 4 000 mărci cu care aveam de plătit absolut toate cheltuielile deplasării pe ruta Köln-Monaco-Köln, adică pentru: benzină, restaurante, taxe pentru autostrăzi franceze, hoteluri, garaje, telefoane și chiar amenzi pentru viteza excesivă! (Mașina făcea ușor peste 200 km/oră).

Ne-am rezervat telefonic o cameră la un hotel din Menton (la 9 km de Monaco). De ce? Pentru că la Monte-Carlo prețurile hotelurilor sînt foarte piperate! Distanța totală Köln-Menton, fără a părăsi deloc autostrada, este de aproximativ 1450 km, dintre care cele din R.F.G. sînt fără taxe și fără amendă dacă rulezi cu viteză mare, pe cînd cele din Franța cu taxe berechet, plus pericol de amendă dacă depășești 130 km/oră.

După ce am luat în primire mașina, i-am făcut cîteva verificări, am vizitat timp de două ore marile uzine Ford-Europa, care se află în afara orașului Köln. În dimineața zilei de luni, 20 ianuarie 1986, la ora 7, am pornit la drum spre Menton, circulînd numai prin R.F.G. și Franța. Astfel, am avut încă o dată ocazia să constatăm că chiar la 200 km/oră mersul pe autostrăzi aproape pustii devine pur și simplu monoton și plicticos.

Desigur că pe drum am discutat, printre altele, comparînd recompensa pe care am primit-o în 1936 de la Ford-Dagenham-Anglia, care pe atunci avea rolul de Ford-Europa (mai exact, ridicola sumă de două sute lire sterline), cu cea oferită acum de Ford-Köln.

La plecare, credeam că vom ajunge la Menton noaptea. În realitate, am sosit la ora 5 după amiază, deci după 10 ore de mers! Am realizat, plîmbindu-ne, o medie de 145 km/oră, deși ne-am oprit pentru benzină, pentru masa de prînz și pentru zeci de taxe autostradale, însă fără nici o amendă!

La Menton am găsit hotelul imediat, am dus mașina în garajul subteran respectiv, ne-am luat camera în primire, ne-am răcorit (era timp frumos și cald), am scos mașina din subsoi și am plecat, peste vreo oră, către Monte-Carlo. În țările occidentale, parcare pe marginea trotuarelor costă timp și benzină. De aceea, toate hotelurile care se respectă au cîte un garaj propriu subteran (ca și toate marile magazine universale), ajungînd, uneori, chiar la cinci nivele! Există și garaje subterane municipale. La vreo jumătate de kilometru după intrarea în Monte-Carlo vedem o firmă indicînd „Parking subteran”. Am dus mașina acolo și am plecat pe jos către Automobil Club care se află tot acolo unde-l știam de mult.

Ne-a luat în primire un secretar simpatic, care ne-a dat toate informațiile necesare, insigne de „oficial” cu care să putem circula oriunde, cîte o mapă de piele, cîte o sacoșă specială cu inscripția „Rallye de Monte-Carlo 1986”, apoi ne-a prezentat directorului Clubului, care, în 1936, cînd am cîștigat noi cursa.



Lancia Delta S4, echipaj Henry Toivonen—Sergio Cresto

era un copil mic! Secretarul care ne-a condus, ne-a mărturisit că e de origine franceză și că e refugiat din Beirut.

După prezentare, am fost invitați să luăm loc în sala de spectacole a Clubului, unde se găsește un ecran mare, ca de cinema, pe care se vedea un film neobișnuit în culori, în transmisie directă, prin satelit geostaționar, plasat la 36 000 km înălțime. Se vedeau concurenții raliului luptându-se cu dificultățile probelor speciale din munții departamentului Alpes Maritimes, unde, în acest an, a nins destul, pentru ca șoselele să se acopere cu un strat de zăpadă gros de vreo 10 cm, în timp ce la Monte-Carlo bătea soarele ca primăvara. Concurenții se vedeau, cum zice românul, „ca-n oală”, respectiv pe verticală; cam așa cum se poate vedea din virful unei catedrale de la o înălțime de circa 100 m. În 1986, această transmisie „directă prin satelit” s-a realizat pentru prima oară de când există Raliul de la Monte-Carlo. Vizionarea era perfectă și se putea aprecia cum nu se poate mai bine arta de a conduce a concurenților, derapând în toate felurile pe gheață și zăpadă; de o mie de ori mai bine decât dacă te deplasai sus, la fața locului, privindu-l de pe marginea drumului, din apropierea unui viraj și unde riști foarte adesea să fi stropit cu zăpadă sau noroi! Pe cind la Club, stînd liniștiți pe scaun și bind o oranjadă, puteam vedea spectacolul fără să ne deranjeze nimeni. Cu această ocazie s-a putut aprecia, în mod indiscutabil, superioritatea finlandezilor care sînt antrenafi la mersul pe gheață și zăpadă din fragedă copilărie. Cel mai iscusit „artist” s-a arătat Henry Toivonen,

care a și cîștigat raliul cu o mașină Lancia-Delta S4 cu un motor avînd „numai” 400 C.P., echipat și cu un compresor volumetric (Roots) necesar în special la ieșirile din virajele lente, precum și cu un compresor turbo, folosit în special la turațiile ridicate. Deși între două probe de clasament mașina l-a fost tamponată rău frontal de un automobilist nepriceput, totuși, cu ajutorul mecanicilor italieni iscușiți, din mașinile de asistență tehnică ale uzinei Lancia, lucrînd fulger (neputînd evita cîteva minute de penalizări din cauza reparațiilor), Toivonen a cîștigat ușor aproape toate celelalte probe speciale, clasîndu-se înaintea tuturor.

În seara zilei de 24 Ianuarie ne-am întîlnit la Automobil Club cu simpaticul și vechilul nostru prieten Paul Frere, ziarist tehnico-sportiv și fost cîștigător al celebrei curse 24 h du Mans, în echipaj cu Gendebien. Spre surprinderea noastră, Frere a apărut mergînd în cirje, din cauza unui accident de schi, ca să ne spună că nu va fi în stare să fie prezent la dîneul de gală, așa cum am avut plăcerea cu ocazia raliului din 1976.

Însă, pentru ca să putem sta de vorbă la o șuetă plăcută, ne-a invitat să luăm o masă împreună la restaurantul de lîngă Casino, unde, între altele, am lămurit o controversă privind modul de funcționare a amortizoarelor „Houdaille” pe care le-am avut montate la mașina cu care am cîștigat raliul acum 50 de ani.

A doua zi am fost invitați să ne înscriem în „Asociația veteranilor Raliului de la Monte-Carlo”. Vîrstă minimă: 70 de ani; erau printre noi și cîteva „linere” automobiliste care au

concurat la „Cupa damelor” în raliurile trecute și cu care am fost fotografiați împreună pentru o poză comemorativă.

Împărțirea premiilor a avut loc simbătă, 25 ianuarie, la miezul zilei, în curtea palatului princiar, unde se instalaseră pentru festivitate trei tribune demontabile: una mare, pentru public, una mai mică, pentru concurenții clasati după locul 10 și cea mai mică, pentru oficialități. Acolo, pe două fotolii de catifea roșie, au luat loc prințul domnitor Rainier al III-lea și fiul său Albert.

În timp ce se distribuiau cupele și cecurile primilor clasati, precum și Cupa damelor, în aplauzele mulțimii, un oficial a venit lângă tribuna mică, în care ne aflam, ca să ne spună să coborim până în fața lojei oficiale, unde Prințul și viitorul său urmaș doresc să ne felicite. În timp ce ne apropiam de loja oficială, spicherul explica publicului cine erau cei doi care defilau printre tribune: „Aveți ocazia să-i vedeți pe cei doi români, care, în 1936, deci acum o jumătate de secol, spre surpriza generală, au câștigat Raliul Monte-Carlo, cu o mașină Ford V8, luind plecarea de la Atena, pe ruta cea mai dificilă din acea vreme. Ei au fost invitați la această aniversare a primei victorii Ford de către Uzinele Ford Europa și de Automobil Clubul nostru. În acest moment ei sînt

felicitați de prințul Rainier III și de fiul său, Albert”.

Cuvintele pronunțate în acele momente de spicher le-am aflat abia a doua zi, deoarece vacarmul aplauzelor era atât de mare, încît atunci nu am înțeles nimic din cele spuse nici de cel doi prinți, în timp ce ne strîngeau miinile, nici de spicher.

Probabil că, după această ceremonie, publicul afind despre isprăva noastră din 1936, a comentat-o în cursul zilei de simbătă în mod favorabil pentru noi. Această presupunere s-a confirmat în seara aceleiași zile, în timpul dineului de gală tradițional, cu care s-a încheiat fiecare Raliu de la Monte-Carlo, de 75 de ani încoace. În acest an, dineul a avut loc în restaurantul celui mai mare hotel de pe Riviera, construit recent de o societate franceză, cu capital american. Un local enorm și elegant, avînd cam la mijlocul peretului din stînga intrării o scenă de teatru. Bineînțeles, în mod riguros, toată lumea era îmbrăcată în ținută de seară și avea acces numai pe baza unei invitații scrise oficiale. Erau circa 1 000 de persoane, respectiv toți concurenții cu prietenii și rudele lor, dintre care unele venite din țările nordice, șefii echipelor oficiale cu tot statul lor major, plus unii dintre mecanicii de asistență tehnică, oficiali ai Automobil Cluburilor,



FORD SIERRA XR 4x4

Motor de 2800 cmc, 6 cilindri în V la 60°, montat longitudinal, deasupra punții față, alezajxcursă 93x68 mm, 150 CP (DIN) la 5700 rot/min, cuplu maxim 22 kgfm la 3800 rot/min, raport de compresie 9,2:1, injecție mecanică Bosch K Jetronic cu dispozitiv automat de demarare la frig și întrerupere la decele-

rare. Frine cu disc pe patru roți, dublu circuit, sistem ABS. Dimensiuni: lungime 4,39 m, lățime 1,72 m, înălțime 1,36 m, ampatament 2,60 m, ecartament 1,45/1,46 m. Viteză maximă cca. 200 km/h; accelerație 1000 metri cu plecare de pe loc în 30 secunde; consum economic 9,3 l/100 km/h.

clienți ai hotelului etc.

Noi doi am luat loc la o masă din apropierea scenei, pe care s-au produs citeva numere distractive; un comic, un prestidigitator și un balet modern, compus din opt fete nostime, având toate cite o „caroserie” extra, așa încît era greu să găsești pe una mai frumoasă decît alta.

Cu citeva pahare de șampanie și cu „vivacitatea” baletului atmosfera s-a încălzit. La citeva minute după plecarea balerinelor, spicherul s-a urcat pe scenă și a început să vorbească despre desfășurarea Raliului 1986, lăudîndu-l pe Henry Toivonen și apreciind modul magistral cum a condus în probele pe șoselele înghețate și apoi invitîndu-l pe scenă, împreună cu navigatorul său, italo-americanul Sergio Cresto. Bineînțeles că asistența i-a aplaudat. Apoi, cei doi învingători au coborît de pe scenă în sală. În acest moment, spicherul reîncepe: „După cum v-am înștiințat azi dimineață, am plăcerea să vă repet că aici, între noi, se află și cei doi români care au cauzat cea mai mare surpriză din istoria Raliului, cîștigînd acum o jumătate de secol, ediția 1936, cu un Ford V8 de serie, pregătit numai de ei doi la București.” Ne sculasem în picioare și mulțumeam aplauzelor care nu se mai terminau. În curînd, acestea s-au transformat într-o ovație furtunoasă, cu strigăte și urale de tot felul. Eram amindoi emoționați cum n-am fost niciodată. Cînd, în 1936, ședeam la dîneul de gală, la locul de onoare, nici nu ne trecea prin cap ce urmări frumoase și îndepărtate ar putea avea succesul nostru de atunci.

Luni 27 ianuarie am plecat la Paris (circa 1 000 km), unde am ajuns în mai puțin de opt ore cu toate opririle și, uneori, cozile la punctele de plată a taxelor autostradale (mai ales în zona pariziană), alimentările cu benzină și masa de prînz.

La Paris ne-am vizitat unii prieteni și am admirat, noaptea, noua toaletă a Turnului Eiffel:

strălucind de la pămînt pînă la vîrf cu o splendidă lumină galbenă de sodiu, fără a se putea vedea reflectoarele care provocau această feerie. Era îmbrăcat astfel numai din ziua de Anul Nou 1986, adică cu 27 de zile înaintea sosirii noastre acolo.

În seară următoare, fostul subdirector comercial al Societății Ford-România, Nicu Ruletra, cel care a insistat cu succes, în toamna anului 1935, ca firma să ne dea tot concursul, ne-a oferit un dîneu intim, foarte prietenos, la care i-am povestit cele descrise mai sus.

Se apropia ziua cînd trebuia să plecăm înapoi la Uzinele Ford-Europa. Însă drumul cel mai direct spre Köln, pe autostradă, trece prin Belgia și nu aveam viză de tranzit prin această țară. Ne-am dus la Consulatul Belgiei de la Paris, unde problema s-a rezolvat în mai puțin de zece minute.

După prînz am plecat la Köln, unde am ajuns în citeva ore (circa 450 km). A doua zi ne-am prezentat la birourile Uzinei Ford-Europa, unde am stat de vorbă cu directorul comercial și am făcut formele de predare a mașinii.

În ziua următoare am luat avionul Lufthansa către München, unde am stat citeva zile pentru a-mi revedea cîțiva prieteni printre care și pe cei de la Uzinele BMW, uzine cărora le-am adus mai multe victorii în anii 1938—1939.

Apoi am ajuns la București, acasă, după o călătorie de care îmi amintesc cu mare plăcere.

În încheiere putem spune că furtunoasele aplauze și ovațiile cu care ne-a onorat publicul cosmopolit la dîneul final al raliului 1986 rămîn în memoria noastră de oameni bătrîni (de 78 și 74 de ani) ca o comoară de mîndrie pentru contribuția pozitivă pe care am adus-o numelui de ROMÂN prin victoria noastră în cea mai populată cursă internațională de pe Glob.

Petre CRISTEA



Peugeot 205 T16, echipaj Timo Salonen—Harjanne



ÎNSEMNA- RILE UNUI AUTO- MOBILIST

● În timp ce conduceam autoturismul, soția care avea grijă de cei doi copii de pe bancheta din spate, mi-a reproșat că stau cu „mîinile în sin”.

● Copacii în genere stau pe loc, totuși eu m-am pomenit cu unul în fața mașinii mele!

● Ideile ingenioase despre felul cum putea fi evitată ciocnirea mașinii noastre, ne vin după ce coliziunea s-a produs.

● Autostopista era atît de frumoasă încît mă găseam în situația incomodă de a privi tot timpul cu un ochi la dînsa, iar cu celălalt de a cerceta drumul.

● Mașina se tamponează întotdeauna astfel încît să se producă cele mai mari stricăciuni posibile.

● Cînd fiola în care suflî se înverzește, nu poți spune că ești beat de... fericire.

● Cel care a inventat roata, nu s-a gîndit cîte încurcături va produce.

● După depășirea vitezei legale, autoturismul mi-a fost ciuruit de remușcări ca un... swaîțer.

● Pe Glob, prudența în conducerea autoturismului este constantă, numărul autoturistilor crește însă vertiginos.

ing. Ion NEGREANU





UN ORAȘ AL ZILELOR NOASTRE

Prin așezarea sa pe malul „bătrânului Danubiu”, poziție ce-i conferea condiții naturale excelente, Galațiul devine în secolele XV—XVI cel mai important port al Moldovei, prima sa atestare documentară datînd de la 23 septembrie 1445, cînd Ștefan voevod, fiul lui Alexandru cel Bun, îl pomenește în uricul dat Mănăstirii Humor.

În „Descriptio Moldaviae”, Dimitrie Cantemir descria portul Galați ca „piața cea mai vestită de la Dunăre” și această supremație în traficul portuar o va deține pînă la sfîrșitul secolului XIX, fiind singurul port românesc fluvial accesibil vaselor maritime și avînd o activitate deosebit de intensă, mai ales între anii 1837 și 1883, cînd în urma decretului semnat de Mihail Sturdza, domnul Moldovei, portul s-a bucurat de regimul de porto-franco.

Sfîrșitul secolului XIX și începutul secolului XX au constituit pentru gălățeni decenii de efervescență patriotică favorabilă mișcărilor muncitorești,

Relieful Galațiului are forma unui amfiteatru determinat de confluența celor trei mari artere: Dunărea, Prutul și Siretul, compus din trei terase succesive, ceea ce-i dă o variație plăcută, scoțîndu-l din monotonia orașelor plane, de cîmpie, iar luncile, zăvoaiele și bălțile bogate în pește sînt locuri pline de farmec, care atrag, ca un veritabil magnet, pe amatori de pescuit, aer curat și liniște.

După cel de-al doilea război mondial, Galațiul a renăscut ca pasărea Phoenix din propria-i cenușă, atît la propriu, cît și la figurat, ajungînd în zilele noastre la o populație de aproape 300.000 locuitori și prezentîndu-se ca un important centru economic, cultural, artistic, universitar și turistic de prim rang, care demonstrează peremptoriu spiritul creator și vocația constructivă ale poporului român.

Cei care vizitează „Orașul de la Dunăre” sînt realmente impresionați de dezvoltarea sa impetuoasă, fără precedent, atît pe verticală, cît și pe orizontală, astfel încît se estimează ca în anul 2000 numărul de locuitori să atingă circa o jumătate de milion. Galațiul va fi legat de municipiul vecin, Brăila, cu o autostradă construită pe malul Dunării, ce va facilita o legătură comodă și rapidă între cele două localități.

Interesul turistic pe care îl prezintă Galațiul este indisolubil legat de existența Dunării și de poziția sa privilegiată care înlesnesc traficul, mai ales estival, spre Delta, mirific paradis ornitologic și piscicol și spre Litoralul Mării Negre, mirobolantă fascinație trivalentă: apă,



aer, soare. Toate acestea îi conferă un statut favorizat în domeniul turismului național și internațional.

Pe malul stîng al Dunării s-a realizat, în anii noștri, pe o lungime de circa 4 km, faleza, principală arteră de circulație pe patru benzi,

situată în partea de sud-vest a orașului și în zona căreia se pot admira lucrările de sculptură în metal realizate în taberele organizate vara, unice în țară. Artiști plastici consacrați sau tineri dornici de afirmare au creat realmente opere de artă ca: „Pasarea apelor”, de Silviu Catargiu, „Narcis” de Gheorghe Turcu, „Poarta orașului” de Gheorghe Terescenco, „Ziua și noaptea” de Vasilia Marinescu, „Tentativa” de Constantin Popovici, „Fisiune” de Nicolae Saptefrați ș.a., care dau o notă distinctivă și personală orașului.

La intrarea în oraș dinspre vest, în dreapta șoselei care vine de la Brăila (D.N. 2 B), în punctul cu altitudinea cea mai mare din Galați, se află colina de la Bărboși, pe care românii au construit-o în timpul împăratului Traian — optimus princeps — un castru care a durat pînă în secolul IV al erei noastre și unde, în urma săpăturilor efectuate, s-au găsit monede, arme, unelte, precum și faimoasele lucrări în marmură „Cavalerul trac” și „Cavalerii danubieni”, ceea ce atestă atât vechimea, cît și continuitatea poporului nostru pe aceste meleaguri.

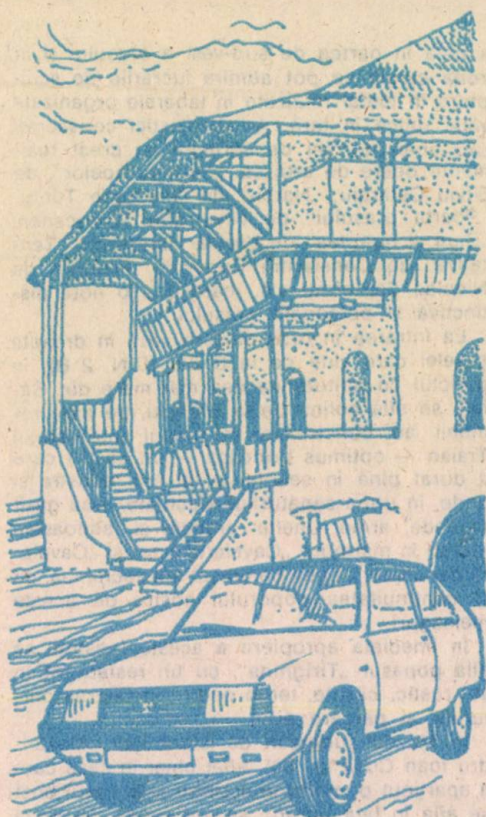
În imediata apropiere a acestor vestigii se află popasul „Tirighina”, cu un restaurant în stil rustic, căsuțe, teren pentru instalarea corturilor și parcare auto.

În Muzeul județean de istorie (str. Alexandru Ioan Cuza nr. 80), aflat chiar în casa care a aparținut domnitorului Unirii și al cărui bust se află în fața intrării, se pot vedea, pe lîngă obiectele găsite la Bărboși, expozate care vorbesc despre istoria multimilenară a așezărilor din cuprinsul județului, unele chiar din paleolitic (circa 2600—1800 î.e.n.), din epoca fierului, din timpul romanilor și din epoca feudală.

Toată zona județului Galați (fost Covurlui) este deosebit de bogată în vestigii istorice; cele aproximativ 350 de tumuli (morminte sub formă de mormine de pămînt) păstrează în adîncuri rădăcinile ancestrale ale tracilor despre care Herodot din Halicarnas, părintele istoriei, spunea că sînt „cei mai numeroși după neamul iuzilor”.

Într-un cadru de elevată ținută estetică, sculpturile lui Boris Caragea, Romul Ladea, Vida Geza, Ion Irimescu, Gheorghe Anghel ș.a.), Muzeul de artă contemporană (Bd. Republicii nr. 141), veritabil monument de arhitectură, adăpostește colecții de pictură, grafică, artă decorativă. Un loc de frunte îl ocupa lucrările unor artiști plastici: Camil Ressu (al cărui nume îl poartă cenaclul artiștilor plastici locali), M.H. Maxy, Ion Theodorescu Sion, Brăduț Covaliu, Constantin Piliuță etc.

Bogăția faunei și florei din județ poate fi admirată în sălile Muzeului de științe naturale (bd. Republicii nr. 91). Tot pe Bd. Republicii, adevărată coloană vertebrală a orașului, se pot admira frumoasele clădiri ale Universității din Galați, la nr. 47, a Consiliului județean, la nr. 56, construit după proiectul arhitectului



Ion Mincu în stil românesc, și cea a Teatrului dramatic, la nr. 59, în stil doric, pe frontispiciul căruia se află o splendidă compoziție sculpturală semnată de Mac Constantinescu.

Locuința patriotului și scriitorului Costache Negri (str. Mihai Bravu nr. 48), care a îndeplinit în anii 1851—1852 funcția de pircălab al județului, ne amintește de perioada în care Galațiul a cunoscut o dezvoltare edilitară și urba-

nistică însemnată, este transformată actualmente în casă memorială unde vizitatorul găsește ambianța și parfumul ușor desuet al unor vremuri iremediabil trecute.

Palatul navigației (str. 13 Iunie), opera a arhitectului Petre Antonescu, este sediul gării fluviale și al Navromului. În semn de omagiu pentru muncitorii docheri care la 13 iunie 1916 au demonstrat și s-au jertfit pentru pace, libertate și dreptate socială a fost dezvelită o placă comemorativă cu numele celor căzuți eroic în lupta lor dreaptă.

Vizavi de Palatul navigației se află Statuia docherilor, ridicată în memoria aceluiași eveniment care a adus „orașului de la Dunăre” renumele simbolic de „Portul Roșu”.

În zona portuară se înalță modernul edificiu al Institutului de cercetare științifică și inginerie tehnologică pentru construcții navale — ICEPRONAV Galați, singurul din țară cu acest profil, de la înființarea căruia se împlinesc, în aceste luni, 20 de ani (str. 13 Iunie nr. 19A). Tot din constelația construcțiilor ridicate în „Epoca Ceaușescu” se desprinde, ca o nestemată, Casa de cultură a sindicatelor (str. Brăilei nr. 136), concepută într-un stil arhitectural modern, cu dimensiuni proporționale, placată cu marmură și travertin, așezată la intersecția a două artere de circulație intensă, dar protejată de un mic și cochet parc dotat cu o originală fîntînă în formă de puf de pădărie, în jurul căreia câteva bănci invită la odihnă și meditație.

Cartierul Dunărea, un adevărat orașel-satelit, se mîndrește cu Sala sporturilor, impresionantă prin soluția insolită ingineriască de rezolvare a deschiderii mari, fără stâlpi interiori de susținere a plafonului, ceea ce o face aptă atît pentru competiții sportive de mare anvergură, cît și pentru spectacole cu caracter popular, de masă.

Galațiul se mîndrește, înainte de toate, cu





cel mai mare combinat siderurgic din țară, prevăzut ca în etapa de dezvoltare finală să producă 10,8 milioane tone oțel pe an și care demonstrează justetea politicii partidului de industrializare a țării și de ridicare continuă a nivelului de trai material și spiritual al întregului popor.

Situat pe platoul Smîrndanului, între văile Cătușa și Mălina, combinatul este legat de oraș prin intermediul unui modern viaduct, pe care circulă autobuze și tramvaie de mare capacitate și viteză, îndrăznește realizarea a constructorilor gălățeni ale cărei arce sfidează parcă timpul și gravitația.

Pe platforma „cetății de foc” se află, chiar la intrarea străjuită de silueta masivă a unui oțelar, clădirea suplă, avîntată spre înălțimi ca un simbol al îndrăzelii și fanteziei creatoare ingineresti, a Institutului de cercetări și proiectări de fabricație pentru produse plate și acoperiri metalice — I.C.P.P.A.M. Galați. Pe lângă celelalte institute de diferite profiluri din țară care au concurat la proiectarea acestui gigant siderurgic, I.C.P.P.A.M. a contribuit substanțial, încă de la înființarea sa (1960), cu proiecte, asistență tehnică și documentații de întreținere și reparații capitale.

Industria construcției de mașini este reprezentată, mai ales, de Șantierul Naval Galați,

unitate de frunte a industriei navale românești, dispunînd de o dotare tehnică superioară și de personal tehnic de înaltă calificare, ceea ce îi dă posibilitatea lansării la apă a diverselor nave de tonaje și tipuri variate, precum și a platformelor de foraj marin.

Vizitatorii români și străini găsesc o gazdă primitoare, generoasă și modernă, Oficiul județean de turism punîndu-le la dispoziție trei mari complexuri hoteliere de categoria I: „Galați” (Bd. Republicii nr. 12), „Dunărea” (bd. Republicii nr. 15) și „Turist” (bd. George Coșbuc nr. 2), care dispun de camere cu unul sau două paturi și apartamente, restaurante, baruri de zi și de noapte, servicii diverse și parcare auto. Pe lângă acestea, complexul „Girboavele” situat la 17 km nord de oraș, oferă amatorilor de odihnă și confort în mijlocul naturii un teren pentru întinderea corturilor, unități de alimentație publică, parcare auto. Complexul este situat în mijlocul unei păduri de stejar cu o suprafață de circa 700 ha, în care se află un parc zoologic care sporește gradul de atracție a zonei. Drumul de acces la acest splendid colț al naturii este modernizat fiind accesibil în orice anotimp al anului.

ing. Constantin O. MICLESCU



2141 — O NOUĂ GENERAȚIE DE „MOSKVICI“

Începînd din 1986, uzinele de automobile AZLK din Leningrad au trecut la producția unui nou tip din cunoscuta serie de autoturisme Moskvici. Individualizat cu sigla 2141, vehiculul se încadrează în clasa produselor de litraj mijlociu și va fi livrat în două variante care se deosebesc numai prin tipul motoarelor. Prima dintre acestea este echipată cu motorul UZAM 331, o construcție cu 4 cilindri, însumînd o cilindree de 1480 cmc, care dezvoltă 52,5 kW (72 CP) la 5500 rot/min; pe cea de a doua variantă se montează motorul VAZ-2106 de 1569 cmc, cu o putere de 58,5 kW (80 CP) la 5400 rot/min. Ambele motoare sînt proiectate să folosească benzină neetilată de 93 COR.

Performanțele noului autoturism echipat cu motorul UZAM-331 sînt: viteză maximă — 155 km/h, accelerație de pe loc pînă la 100 km/h — 17,8 s, consum de combustibil la 100 km 5,9 l pentru regimul de rulaj de 90 km/h, 8 l pentru 120 km/h și 9,9 l în ciclul urban. Pentru varianta a doua, performanțele sînt apropiate valoric.

Din punct de vedere constructiv, uzina leningrădeană a renunțat și ea la „organizarea clasică”, trecînd la soluția „totul în față”, care domină autoritar tehnica actuală a autoturismelor de litraj mic și mijlociu. Motorul este dispus longitudinal, deaxat spre dreapta, din motive care țin de simplificarea transmisiei (semiaxele planetare sînt interschimbabile).

Transmisia monobloc are o cutie de viteze cu cinci trepte, una dintre ele constituind etajul de rulaj economic. Caroseria, de tip hatchback cu cinci uși, are o linie modernă, cu o aerodinamică ce realizează un coeficient $C_x=0,35$; repartiția masei cu vehiculul încărcat — 52,5% pe față — este foarte bună pentru un vehicul organizat după această soluție constructivă. Suspensia pe față este independentă, de tip MacPherson, iar cea din spate cu roți dependente.

Unele date constructive: baza — 2580 mm; calea — 1440 mm față și 1420 mm spate; masa — 1070 kg; raza de viraj — 5 m.

Pînă la sfîrșitul anului 1986, uzina va produce 2000 de autoturisme Moskvici 4121.

FERRARI 308 GTS

Coupé sport, motor 8 cilindri în V, montat transversal, 3 185 cmc, 270 CP (DIN) la 7 000 rot/min, sistem de răcire cu apă. Transmisie clasică, cutie de viteze cu 5 trepte. Viteză maximă 255 km/h. Dimensiuni: lungime 4,23 m, lățime 1,72 m.